



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 7 al 13 luglio 2026

Torino, 14 luglio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
343/75	Studi Storici	01/06/2026	STRADE E MOTORI, MODERNITA' E CONFLITTI. LA VIABILITA' STATALE IN PUGLIA (1928-1940)*	3
50/51	Area di Servizio	01/07/2026	Elv revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio (E.Frigerio)	36
	Lospiffero.com	08/07/2026	Il mercato smentisce i dogmi	38
	Lastampa.it	09/07/2026	Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo	40
	Repubblica.it	09/07/2026	Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo	42
	Teleborsa.it	09/07/2026	Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo	44
	Ferpress.it	09/07/2026	ANFIA, a giugno autocarri (+6,7%) e veicoli trainati (+14,4%) in ripresa, autobus proseguono trend p	46
	Fleetmagazine.com	09/07/2026	20 anni fa vincevamo i Mondiali e guidavamo queste auto	49
	Autobusweb.com	09/07/2026	Rivedere gli obiettivi sulle emissioni non e' un passo indietro, dice il presidente ANFIA Roberto Va	50
	Notiziariovi.com	09/07/2026	Anfia: semestre positivo per il comparto pesante, autocarri in crescita e bus in volata	52
	Onroadmag.com	09/07/2026	Veicoli industriali, a giugno ANFIA rileva il ritorno alla crescita di autocarri e trainati	53
	Pullmanweb.it	09/07/2026	Dati Anfia giugno 2026: prosegue il trend positivo per i bus	55
	RivistaTir.it	09/07/2026	Veicoli industriali, Federauto: crescita del 4,62% a giugno 2026, trainata dal segmento medio	57
	Uominietrasporti.it	09/07/2026	Veicoli industriali, a giugno ripartono le immatricolazioni: autocarri +6,7%, trainati +14,4%	58
	Vadoetornoweb.com	09/07/2026	Mercato camion, si chiudono i primi sei mesi dell'anno: il report completo	61
	Vaielettrico.it	09/07/2026	E-bus sopra il 40%, con ibridi e idrogeno superano i diesel	64
2	Il Sole 24 Ore	10/07/2026	I componentisti italiani: inevitabili le ricadute sul nostro mercato (L.Naso)	66
1+24	La Stampa	10/07/2026	La crisi di Volkswagen "Pronti 120 mila tagli" (S.Tirrito)	67
	Lastampa.it	10/07/2026	Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno	69
	Ilsole24ore.com	10/07/2026	«Le chiusure di Volkswagen avranno un riverbero anche in Italia»	71
	Teleborsa.it	10/07/2026	Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno	74
	Geagency.it	10/07/2026	Auto, Anfia: A maggio +22,7% annuale produzione e +27% da inizio anno	76
	Money.it	10/07/2026	Crisi Volkswagen, nel nuovo piano quattro fabbriche verso la chiusura. Anche l'Italia paga il conto	77
	Motorimagazine.it	10/07/2026	Crescita record degli e-bus e frenata dei camion: cosa dicono i dati Anfia	80
	Trasporti-Italia.com	10/07/2026	Trasporti e imprese, segnali di ripresa dal mercato dei veicoli industriali	83
16	Italia Oggi	11/07/2026	La produzione automotive cresce del 16% a maggio	87
	Borsaitaliana.it	12/07/2026	Auto: Anfia, a giugno tornano a crescere autocarri e veicoli trainati, bene i bus	88
	Borsaitaliana.it	12/07/2026	Auto: Anfia, a giugno tornano a crescere autocarri e veicoli trainati, bene i bus -2-	89
29	Il Tempo	12/07/2026	Road to Bologna all'incontro "ELV Revolution" in vista della rassegna (M.Vitelli)	91
12	L'Eco di Bergamo	12/07/2026	Automotive, la produzione a maggio cresce del 16%	92
	Borsaitaliana.it	13/07/2026	Menarini Bus: Fiom, quota mercato in Italia scende al 4% nel 2024, nonostante Pnrr	93
6	La Repubblica	13/07/2026	Int. a A.Urso: Urso "Se i carburanti risalgono aiuti mirati a imprese e famiglie" (D.Longhin)	94
	Siderweb.com	13/07/2026	Stellantis: consegne in crescita nel Q2 2026 - Il gruppo internazionale ha stimato le spedizioni a q	96
30/33	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/08/2026	Veicoli fuori uso, l'economia circolare entra in una nuova fase	99
68/70	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/08/2026	FORMULA SAL ITALY 2026: la competizione internazionale che forma i protagonisti della mobilita' di d	103
72/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/08/2026	Qui, SPAGNA	105

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
4	Il Giornale del Meccanico	01/08/2026	IL PUNTO DI VISTA	112
30/31	Il Giornale del Meccanico	01/08/2026	Il veicolo fuori uso diventa una risorsa strategica	113
38/41	Io Carrozziere	01/08/2026	Veicoli fuori uso: una rivoluzione che trasformerà il futuro del settore	115

STRADE E MOTORI, MODERNITÀ E CONFLITTI. LA VIABILITÀ STATALE IN PUGLIA (1928-1940)*

Stefano Mangullo**

Roads and Engines, Modernity and Conflicts: The State Road System in Puglia (1928-1940)

This research – focused on the Puglia region, with a particular emphasis on the Bari province as a case study – aims to investigate the advent of motorization in Italy and the role of the state agency Azienda autonoma statale della strada (Aass), established in 1928. It seeks to explore the function of motorization and of Aass as modernity agents during the interwar period. The material and immaterial impact on the landscape is analyzed, as well as the repercussions on multiple levels: mentality, cultural practices and folklore, space and time perception, and the conflictual reactions triggered by this new modernity. Along the axis of relations between center and periphery, the complex network of interdependencies between roads and motor vehicles, politics and technostucture is also examined, with a particular focus on Araldo di Crollanza, fascist leader in Bari, undersecretary (1928-30) and then secretary (1930-35) of Public Works, and Eugenio Gra, chief engineer of the Aass Department for Puglia and Basilicata until 1936.

Keyword: State roads, Azienda autonoma statale della strada, Motorization, Puglia, Bari.

Parole chiave: Strade statali, Azienda autonoma statale della strada (Aass), Motorizzazione, Puglia, Bari.

Il binomio «strade e motori» è stato un fattore decisivo nella storia del Novecento perché, velocizzando e capillarizzando la mobilità, ha sostenuto la formazione delle reti di interdipendenza e veicolato dapprima in Occidente e poi su scala mondiale trasformazioni dirompenti¹. La storiografia inter-

* Articolo anticipato on line (*early access*) il 23 giugno 2025 nella piattaforma *Rivisteweb*.

** Dipartimento di Scienze umane e sociali, Università eCampus, Via Isimbardi 10, 22060 Novedrate; stefano.mangullo@unicampus.it.

La ricerca è stata svolta nell'ambito dello Spoke 1 *Historical Landscapes, Traditions and Cultural Identities* del progetto *Cultural Heritage Active Innovation for Sustainable Society – CHANGES*, Codice n. PE00000020 – CUP H53C22000860006.

¹ Per un'analisi del ruolo delle strade nel *nation building* italiano e nel processo di integrazione europea cfr. L. D'Antone, *Un sistema «straordinario». Dalle strade fasciste alle infrastrutture repubblicane*, in *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Roma, Donzelli, 2002, pp. 155-168; ed Ead., *Mezzogiorno d'Italia e d'Europa: reti di trasporto e coesione territoriale*, in «Dimen-

344 Stefano Mangullo

nazionale ne ha ormai da tempo riconosciuto l'importanza. Soprattutto in ambito anglosassone e in particolare negli Stati Uniti, epicentro della motorizzazione e del genere letterario e cinematografico *on the road*, strade e motori sono oggetto di studio con una varietà di approcci. Dopo l'opera pionieristica di George R. Stewart, che a metà del secolo scorso indagava il paesaggio intorno all'arteria transcontinentale *US Route 40* come specchio dei cambiamenti della società americana², dagli anni Ottanta si è andata sedimentando una ricca messe di ricerche di storia ambientale, urbana, politica, sociale e culturale. Due fili conduttori emergono³. Primo, il rilievo attribuito alla motorizzazione come fenomeno che oltrepassa la sfera materiale investendo mentalità, abitudini e comportamenti. Secondo, la strada è interpretata come un paesaggio (*roadscape*) complesso e stratificato sul quale gravitano, convergono e confliggono ragioni e interessi di agenti diversi, i quali al medesimo manufatto attribuiscono significati, funzioni e persino nomi differenti. In altre parole, quelle di Karl Raitz, il corridoio stradale – la strada (*road*) e i suoi margini (*roadsides*) – non è mai uno spazio «value free»⁴. Analogo fermento non si riscontra nella contemporaneistica italiana. Le strade sono relegate all'ambito peraltro poco battuto della storia dei trasporti e, nonostante delle lodevoli eccezioni, il panorama storiografico si presenta alquanto limitato⁵. Non ha avuto sorte migliore la motorizzazione,

sioni e problemi della ricerca storica», 2013, 1, pp. 285-306. Per un'inquadratura generale S. Finardi, C. Tombola, *Il sistema mondiale dei trasporti. L'economia-mondo nel XX secolo*, Bologna, il Mulino, 1995, p. 23, e, sulle strade, T. Jaworski, C. Kitchens, S. Nigai, *Highways and Globalization*, in «International Economic Review», LXIV, 2023, 4, pp. 1615-1648.

² G.R. Stewart, *U.S. 40: Cross Section of the United States of America*, Boston, Houghton Mifflin, 1953.

³ Cfr. in particolare T.J. Schlereth, *U.S. 40: A Roadscape of the American Experience*, Indianapolis, Indiana Historical Society, 1985; *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, ed. by C. Mauch, T. Zeller, Athens, Ohio University Press, 2008; M. Dellinger, *Interstate 69: The Unfinished History of the Last Great American Highway*, New York, Scribner, 2010; *Routes, Roads and Landscapes*, Burlington, Ashgate, 2011; C.W. Wells, *Car Country: An Environmental History*, Seattle, University of Washington Press, 2013.

⁴ K. Raitz, *American Roads, Roadside America*, in «Geographical Review», LXXXVIII, 1998, 3, pp. 363-387.

⁵ La sintesi più completa sulle strade italiane in età contemporanea si trova in S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, il Mulino, 2009. Cfr. anche Q. Zechini, *Le strade italiane nel primo centenario dell'unità nazionale*, Roma, Quaderni di Autostrade, 1962; L. Bortolotti, *Viabilità*, in *Storia d'Italia. Annali*, vol. VIII, *Insedimenti e territorio*, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985, pp. 289-366; Anas, *La strada in Italia dall'Unità ad oggi, 1861-1987*, Roma, Anas, 1987. Tra i pochi studi di taglio territoriale si segnala M. Moraglio

345 *Strade e motori, modernità e conflitti*

processo che com'è noto assume dimensioni di massa in Italia soltanto nel dopoguerra inoltrato⁶.

Questo saggio prende come caso di studio la Puglia, in particolare Bari, negli anni tra le due guerre. Il cronotopo scelto ha una precisa valenza interpretativa. La periodizzazione poggia sulla tesi che gli effetti congiunti del primo decollo della motorizzazione e dell'interventismo statale in materia di viabilità abbiano determinato una linea di frattura che il conflitto avrebbe allargato, schiudendo le porte a più profondi rivolgimenti nel secondo Novecento. In tema di motorizzazione, assodato il coevo ritardo italiano rispetto a paesi come Francia e Inghilterra, senza contare gli Stati Uniti, dove assunse dimensioni di massa già tra le due guerre, la prospettiva evidenzia un altro aspetto: sebbene relativamente pochi, nel periodo interbellico gli automezzi superarono la soglia critica, per cui l'inedita condizione di promiscuità sulle strade italiane cominciò a produrre cambiamenti irreversibili. La nuova modernità, che impattò sul senso comune e sulla percezione del tempo come dello spazio, non fu indolore, generando reazioni e conflitti. La convivenza fra i motoristi (a due, tre e soprattutto quattro ruote) e gli altri (pedoni, carrettieri e ciclisti) si rivelò problematica e pericolosa⁷. Benché non lineare, l'interventismo infrastrutturale, normativo e amministrativo del regime fascista in ambito di viabilità primaria costituì il secondo fattore di discontinuità⁸. Il frutto forse di maggiore rilievo fu, dopo laboriosa in-

Strade e politica. Storia della viabilità nella provincia di Torino, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2003. Sulle autostrade, in particolare durante il fascismo, cfr. L. Bortolotti, *Origine e primordi della rete autostradale in Italia, 1922-1933*, in «Storia urbana», LIX, 1992, 2, pp. 35-70; L. Bortolotti, G. De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*, Milano, FrancoAngeli, 1994; M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943). Modernizzazione, affari e propaganda*, Torino, Trauben, 2007. Sul dopoguerra, E. Menduni, *L'autostrada del Sole*, Bologna, il Mulino, 1999, e L. D'Antone, *Senza pedaggio. Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, Roma, Donzelli, 2008.

⁶ Cfr. G. Berta, *La civiltà dell'auto*, in *Vita civile degli italiani*, a cura di G. Rumi, vol. VI, *Trasformazioni economiche, mutamenti sociali e nuovi miti collettivi: 1920-1960*, Milano, Electa, 1991, pp. 14-27; O. Calabrese, *L'utilitaria*, in *I luoghi della memoria. Simboli e miti dell'Italia unita*, a cura di M. Isnenghi, Roma-Bari, Laterza, 1996, pp. 537-558; A. Brilli, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, il Mulino, 1999; F. Paolini, *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Venezia, Marsilio, 2005; e Id., *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma, Carocci, 2007.

⁷ Cfr. I. Vandone, *Gli infortuni stradali in Italia*, in «Le Vie d'Italia», XLI, 1935, 3, pp. 234-240.

⁸ Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, cit., pp. 107-109, e Id., *La circolazione automobilistica in Italia: normative e istituzioni dall'Unità alla Repubblica*, in «Le Carte e la Storia», VIII, 2002, 2, pp. 129-143. Sulla politica infrastrutturale, in particolare dei trasporti e della viabi-

346 Stefano Mangullo

cubazione, la creazione nel 1928 dell'Azienda autonoma statale della strada (Aass)⁹. Alla nuova tecnostuttura, che ebbe in dote una rete di 137 statali lunga oltre 20.000 Km, fu affidato il compito di veicolare sulle strade più importanti della penisola le parole d'ordine di modernità e disciplina: le statali dell'Aass come specchio dell'Italia fascista. Al netto dello iato tra propaganda e realtà di un bilancio in chiaroscuro¹⁰, l'Aass – soppressa nel 1944 e ricostituita meno di due anni dopo come Anas – tracciò la via che proseguì con ben altri mezzi tecnici e finanziari nel dopoguerra.

La Puglia e nello specifico Bari offrono plurimi spunti di analisi. Innanzitutto, è un'area rappresentativa del coevo sottosviluppo motoristico del Mezzogiorno – in posizione per così dire mediana: più avanzata di Basilicata o Sardegna, arretrata rispetto alla Campania e in particolare al Napoletano – e consente di osservare come il fenomeno, anche laddove era ancora limitato, innescasse già sensibili mutamenti. È interessante nella fattispecie indagare i prodromi della motorizzazione in un territorio caratterizzato dal rapporto osmotico tra città contadine – le cosiddette *agrotowns* – e campagne, e gli effetti su questo peculiare ambiente sociale, economico, politico e culturale¹¹. Risulta parimenti d'interesse analizzare a livello di continuità e cesure come l'opera dell'Aass si innestasse sulla viabilità preesistente, storicamente più sviluppata e sistemica rispetto al resto del Sud¹². Due ulteriori catalizzatori di attenzione sono Araldo di Crollalanza, *dominus* del fascismo barese che ricoprì la carica di sottosegretario (1928-30) e ministro

lità, durante il Ventennio, cfr. P. Dogliani, *Il fascismo degli italiani. Una storia sociale*, Torino, Utet, 2022, pp. 154-158.

⁹ Su origini e storia dell'Aass cfr. B. Cerchiara, *L'Anas: storia, profili legislativi e aspetti sociorganizzativi*, Roma, Fondazione Mario Luzi, 2016, e M. Moraglio, *Driving Mobility: Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922-1943*, New York, Berghahn Books, 2017. Si veda anche G. Melis, *Due modelli di amministrazione tra liberalismo e fascismo. Burocrazie tradizionali e nuovi apparati*, Roma, Ministero per i Beni culturali e ambientali, 1988, p. 180.

¹⁰ Durante il Ventennio gli investimenti in nuove costruzioni stradali nel complesso si ridussero in rapporto all'età liberale. Cfr. D'Antone, *Un sistema «straordinario»*, cit., p. 158.

¹¹ In proposito si rimanda in particolare a B. Salvemini, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella, B. Salvemini, Torino, Einaudi, 1989, pp. 115-116.

¹² Cfr. M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L'Aquila, Japadre Editore, 1979; A. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale*, in *Storia della Puglia*, vol. IV, *Dal 1650 al 1900*, a cura di A. Massafra, B. Salvemini, Roma-Bari, Laterza, 1999, pp. 28-59.

347 *Strade e motori, modernità e conflitti*

(1930-35) dei Lavori pubblici, ed Eugenio Gra, ingegnere capo del compartimento Aass per la Puglia e la Basilicata fino al 1936, per il cui tramite è possibile sondare la complessa maglia di condizionamenti reciproci tra politici e tecnici, tra strade e motori.

1. *Motorizzazione e motorismo in Puglia tra le due guerre*

È vero che, svegliata che fosse a ricchezze novelle e a novelle grandezze, [...] tutte le gioie di una buona occidentalizzazione allieterebbero la Puglia [...] e, come accade oggi in Borgogna o in Turena, nessun paesano alzerebbe neanche le palpebre per guardare una super-Mercedes di 300 cavalli. Anzi a quell'ora vi sarebbe un traffico talmente gigantesco di motori che esisterebbero persino strade speciali, unicamente ad essi riservate, veri «tratturi» per automobili. Eppure alla fin fine non ha avuto un gran fascino il fatto che da Benevento insino a Foggia, calando giù per la cucitura dello stivalone patrio e girandone tacco e sperone, non si sia mai incontrata in campagna una seconda macchina, né pei musei locali un sol turista transalpino? Un dato grado d'inciviltà possiede dopo tutto le sue seduzioni!!¹³.

Con questo «terribile dilemma» Carlo Placci chiudeva il racconto del viaggio compiuto ai primi del secolo scorso attraverso la Puglia¹⁴. Una terra che gli era sembrata «tanto africana per alcuni suoi aspetti». Certe vedute richiamavano il Sahel e le Murge offrivano un panorama «non dissimile dai colli della costa algerina». Ai suoi occhi si erano disvelati paesaggi magnifici, come quello contemplato dalle alture di Castel del Monte, «perla delle perle sveve», un colpo d'occhio in grado di «crea[re] in noi qualcosa d'indicibilmente sublime e largo»¹⁵. Suggestioni simili si potevano godere lontano dalle «belle cittaducce» e dai loro abitanti, descritti secondo stereotipi ben collaudati nei riguardi dei meridionali: invadenti, ingenui e superstiziosi. Paragonati a una «tribù barbara», gli «indigeni» erano irresistibilmente attratti dall'«isolotto di modernità» rappresentato dal mezzo su cui viaggiavano Placci e la sua cosmopolita comitiva: l'automobile. Il transito nelle anguste traverse degli abitati risultava problematico. Immanicabilmente, nel racconto dello scrittore-automobilista, accadeva infatti «ad ogni ingresso di paese, di veder finestre ed usci gremiti da faccie more [...] ronzanti come un enorme alveare, mentre per le viuzze strette e sudicie,

¹³ C. Placci, *In automobile*, Milano, Treves, 1908, pp. 258-260.

¹⁴ Cfr. V.C. Galati, *Carlo Placci e la modernità del viaggio in automobile nella Puglia e in Terra d'Otranto*, in *Paesaggi, città e monumenti di Salento e Terra d'Otranto tra Otto e Novecento*, a cura di V.C. Galati, F. Canali, Firenze, Emmebi, 2017.

¹⁵ Placci, *In automobile*, cit., p. 241.

348 Stefano Mangullo

orde di monelli strillanti "l'ottomobile, l'ottomobile!" corrono e saltano intorno alla macchina provando di arrampicarvisi. Si cerca lo spazio, e tutta la popolazione si rovescia nel centro della via principale, per cui non si può più avanzare».

Fuori città l'automobilista aveva la rivincita. Il repentino sopraggiungere della macchina, veloce e rombante in una nuvola di polvere, scompaginava l'andatura degli altri utenti della strada generando un «fuggi fuggi confuso». Con ironia Placci indugiava nel descrivere le reazioni scomposte di animali e umani, ai quali «la manciata di polvere» sollevata dall'auto riempiva le «bocche attonite [...] salmodianti e blasfemanti». Facili a impressionarsi, contadini e pellegrini incontrati lungo la via venivano scherniti dall'immane «burlettante» della compagnia, che ne imitava la parlata «con fantastico accento meridionale: "Niente pagura fradelli! U santo è con noi!!!"»¹⁶.

L'adozione di lenti coloniali, l'africanizzazione dell'ambiente e del paesaggio, stereotipi e luoghi comuni, sono tratti condivisi con altra pubblicitaria del tempo sul Sud Italia e hanno la funzione di calcare il senso di alterità che segna l'incontro/scontro di civiltà sulle strade pugliesi. Pionieri del nuovo modo di spostarsi, Placci e i suoi amici incarnano con senso di superiorità i valori della modernità legati alla nascente mitologia dell'automobile¹⁷. La prospettiva del racconto offre diversi spunti di riflessione circa lo sconvolgimento prodotto di lì a poco dall'avvento del motorismo. Alla velocità della tecnologia, che divorava senza fatica centinaia di chilometri, si contrapponeva la lentezza – quasi immobilità per chi osservava dalla macchina – di quanti si spostavano ancora su mezzi a trazione animale o a piedi. La percezione del tempo e dello spazio, il modo di stare sulla strada, risultavano difficilmente compatibili. Sia pure temporanea, l'inedita condizione di promiscuità tra gli utenti abituali e l'elemento alieno si rivelava disagevole per tutti e pericolosa. La rottura si ricomponeva una volta passata la macchina. Tuttavia, Placci mostrava come bastasse poco per stravolgere il tradizionale equilibrio della strada.

Vent'anni dopo l'automobile non era più una specie aliena, anche se la motorizzazione di massa era ancora ben di là da venire, in Puglia come nel resto d'Italia. Nel 1928 si contavano nella regione 3.649 automobi-

¹⁶ Ivi, p. 248.

¹⁷ Cfr. Brilli, *La vita che corre*, cit.

349 *Strade e motori, modernità e conflitti*

li¹⁸, pressappoco quante ne circolavano in tutta la penisola al tempo del libro di Placci¹⁹; un decennio più tardi, nel 1938, risultavano registrate in Puglia 12.000 automobili (un incremento superiore al 200%), cui si aggiungevano 2.000 autocarri, 300 autobus e 3.000 motocicli²⁰. La crescita interbellica fu dunque consistente, benché in termini assoluti si trattasse di cifre modeste e alla vigilia del conflitto la motorizzazione regionale fosse tra le più basse d'Italia. Padroni della strada rimanevano i pedoni e le svariate decine di migliaia di carri che trasportavano persone e merci, svolgendo la fondamentale funzione connettiva tra città contadine e campagne²¹.

All'interno della regione la situazione era eterogenea, con una riproduzione in sedicesimi degli squilibri (città/campagna, zone ricche/povere) della realtà italiana del tempo²². La motorizzazione si diffondeva a macchia di leopardo, investendo in primo luogo i centri maggiori e le direttrici principali, mentre arrancava nelle aree periferiche e marginali. Lo testimoniano le statistiche relative alla circolazione sulle strade statali in provincia di Bari, la più motorizzata della Puglia. Alla fine degli anni Trenta il picco si registrava sulla Statale 16 «Adriatica» all'ingresso nord di Bari: qui, dove traffico cittadino ed extraurbano convergevano, il censimento del 1938 certificava il passaggio medio giornaliero di 784 veicoli tra automobili (511), autocarri (145), autobus (42) e motocicli (86)²³. È il dato più alto nella regione, sebbene anche in questa intersezione i mezzi a trazione animale fossero la grande maggioranza con 1.724 unità. All'opposto, tra i punti più bassi, si collocava il tratto della Statale 97 «delle Murge» tra Spinazzola e Gravina: in quest'area interna agropastorale prossima alla Basilicata transitavano nell'arco delle 24 ore appena 46 autoveicoli²⁴. Oltre al traffico privato, la Puglia conobbe una sensibile crescita – in linea con la tendenza nazionale – delle linee automobilistiche di servizio pubblico (gestite da privati e sov-

¹⁸ I.V. [Ivano Vandone], *L'automobilismo in Italia nel 1928*, in «Le Strade», XXXIV, 1928, 6, pp. 123-128.

¹⁹ Cfr. Anfia, *Automobile in cifre. 1995*, Torino, Codex, 1995, p. 168.

²⁰ Istat, *Annuario statistico italiano 1939-XVII*, vol. VI, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1939, p. 129.

²¹ In Puglia oltre il 90% del tonnellaggio di merci viaggiava su mezzi a trazione animale (I. Vandone, *Autotrasporti*, in «Le Strade», XXXVII, 1931, 5, pp. 127-133).

²² Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, cit., p. 107.

²³ Aass, *Statistica della circolazione lungo le strade statali. Gennaio-dicembre 1938*, Roma, Tip. Enrico Sabucchi, 1939, pp. 90-91.

²⁴ Ivi, pp. 230-231.

350 Stefano Mangullo

venzionate dalle amministrazioni locali): nel 1938 ne erano attive 148 con uno sviluppo di 3.610 km²⁵.

Benché minoritari, a partire dallo spazio urbano gli autoveicoli erano ormai parte del paesaggio. Il fenomeno assumeva diverse forme. Nei centri più importanti, soprattutto quelli interessati dal traffico delle statali, si andò delineando una rete commerciale di supporto all'automobilismo con l'insediamento – spesso nella via principale, o nella piazza centrale – dei primi impianti di distribuzione del carburante²⁶. Grande enfasi ricevette nel gennaio 1928 l'inaugurazione della filiale Fiat di Bari²⁷, spia di un crescente impegno della casa torinese sul territorio²⁸. La tradizionale pavimentazione a basole, sofferente a causa della trazione meccanica, cominciava a cedere il passo al manto bituminoso²⁹. Alle auto iniziavano inoltre a essere riservati spazi esclusivi. Nel 1928, di fronte ai bisogni indotti dal «meraviglioso sviluppo automobilistico», la proposta della sezione barese del Reale automobile club d'Italia (Raci) di istituire nel capoluogo dei posti di custodia per veicoli privati fu accolta con la «maggiore simpatia» dal commissario prefettizio al Comune Vincenzo Vella³⁰. Tre anni dopo, alla vigilia della Fiera del Levante, una cerimonia solenne inaugurò i primi semafori automatici a Bari³¹.

La nuova condizione di promiscuità sulle strade originava inconvenienti. Gli incidenti avvenivano con frequenza quotidiana. A provarli – secondo i coevi osservatori – erano l'indisciplina degli utenti, le viziosità del tracciato e del piano viabile (curve strette e cieche, cunette e sconnessioni,

²⁵ Istat, *Annuario statistico italiano 1939-XVII*, cit., p. 127.

²⁶ Dapprima localizzati solo a Bari, a fine anni Venti i distributori iniziarono a comparire anche in provincia. A Bitonto, traversa della Statale 98, il primo fu aperto nel 1927 nel centro cittadino (V. Robles, *Il fascismo dietro le quinte. Il caso Bitonto*, Bari, Edizioni del Sud, 2024, pp. 83-84). Sulla difficile diffusione della rete commerciale nelle zone rurali cfr. E.P., *L'industria automobilistica e la Fiera del Levante*, in «Raci», 1935, 31, p. 1.

²⁷ Cfr. *La grandiosa magnifica sede della Fiat a Bari*, in «La Gazzetta di Puglia», 7 gennaio 1928, p. 3.

²⁸ Sulla «Gazzetta del Mezzogiorno» le pubblicità della Fiat – più di rado altri costruttori – diventarono una presenza ricorrente, contribuendo con fotografie e slogan a veicolare l'immaginario automobilista tra i lettori.

²⁹ Cfr., ad esempio, compartimento Aass di Bari alla Prefettura di Bari, lettera del 5 agosto 1937, in Archivio di Stato di Bari, Prefettura, Affari generali (di seguito: ASBA, Pref., AAGG), 1ª serie, b. 145, f. 2/5.

³⁰ *I posti di custodia per automobili*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 3 agosto 1928.

³¹ Cfr. *Le segnalazioni luminose per il traffico stradale*, ivi, 4 settembre 1931.

351 *Strade e motori, modernità e conflitti*

polvere), e la scarsa o inesistente segnaletica³². Pure approssimative per difetto, le statistiche prodotte dal Raci da metà anni Trenta mostrano come relativamente poche macchine provocassero già molti incidenti. In Puglia, nel periodo settembre 1934-agosto 1935, si registrarono 841 sinistri in cui erano coinvolti autoveicoli, per la gran parte automobili (520)³³. La provincia più trafficata, quella barese, era la più colpita: 228 incidenti nel 1936, saliti a 333 l'anno seguente, con un incremento di quasi il 50% – in netta controtendenza con la decrescita nazionale dovuta all'effetto depressivo delle sanzioni sulla circolazione³⁴. Gli altri utenti della strada coinvolti nei sinistri automobilistici erano i carri, le biciclette e i pedoni, in particolare bambini investiti durante l'attraversamento o, com'era consuetudine, mentre giocavano nelle vie³⁵.

Cronache e commenti sulla «Gazzetta del Mezzogiorno», principale quotidiano regionale, offrono uno spaccato dell'opinione pubblica di fronte agli incidenti. Nel Barese, a cavallo tra anni Venti e Trenta, il problema cominciava a essere percepito da alcuni come un'emergenza. Anche fuori dal capoluogo, dove un traffico autoctono di fatto non esisteva, sempre più comuni sperimentavano gli effetti dell'aumentata circolazione. Il problema, acuito nelle cittadine costiere dall'afflusso estivo di vacanzieri motorizzati³⁶, riguardava soprattutto quei centri i quali, per il fatto di costituire la traversa di una statale, vivevano disagi e pericoli derivanti dal transito degli automezzi³⁷. Con la paura crescevano anche l'insofferenza e l'intolleranza verso il traffico forestiero. Sebbene non si verificasse «lo sconcio dei monelli [...] che rivolgono ai viaggiatori ogni sorta di contumelie o, peggio, lanciano sassi contro le vetture», come lamentava il prefetto di Potenza³⁸, anche in Puglia affioravano tensioni. A Casamassima, nell'estate 1928, i carabinieri sottrassero a fatica alla folla inferocita un automobilista di Acquaviva delle

³² Raci, *Incidenti stradali in Italia nel triennio 1934-1936*, Roma, Raci, 1938, pp. 44-47.

³³ Ivi, p. 79.

³⁴ B. Bolis, *Gli incidenti stradali in Italia*, in «Le Strade», XLIV, 1938, 7, pp. 416-422. Cfr. anche Istat, *Gli incidenti stradali nel 1° semestre del 1936*, in «Notiziario demografico», 1937, 2, p. 25.

³⁵ Raci, *Incidenti stradali in Italia nel triennio 1934-1936*, cit., pp. 17-19.

³⁶ *La velocità delle automobili*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 5 luglio 1928. Si veda anche *Per la disciplina stradale*, ivi, 13 agosto 1929.

³⁷ Una disamina coeva del problema si trova in C. Sanna, *Le traverse stradali interne agli abitati*, Bergamo, Tip. S.A. Conti, 1937.

³⁸ Prefettura di Potenza, circolare n. 5482 del 24 marzo 1928, in Archivio di Stato di Potenza, Prefettura [di seguito ASPT, Pref.], Gabinetto, vers. I (1861-1934), b. 412, fogli sciolti.

352 Stefano Mangullo

Fonti che, dopo un urto, era venuto a diverbio – ben presto degenerato – con uno dei contadini che al rientro dai campi sostavano nella piazza del paese³⁹. Il tempo in cui la gente si accalcava curiosa intorno alla macchina era finito, lasciando il posto a inquietudini nuove.

Della novità rappresentata dalle strade divenute d'un tratto più pericolose dava conto un corsivo dell'ottobre 1929, eloquentemente intitolato *Lamenti da sotto le ruote*, in cui si denunciava la frequenza «impressionante» con cui negli «ultimi tempi» avvenivano gli incidenti a Bari e dintorni (senza contare le contrade «remote» di cui spesso non si aveva notizia)⁴⁰. Secondo l'anonimo, per frenare questa «piccola strage» occorreva che gli automobilisti prendessero coscienza dell'enorme responsabilità sulle loro spalle, sia nel presente («altrimenti uno alla volta ci manderete all'al di là»), sia per il futuro, quando le «automobili-razzo [...] saranno alla portata di tutte le tasche»: c'era il rischio che i giovani diventassero domani un esercito di guidatori «senza pietà». L'analisi, così allarmata, si concludeva però con un assai moderato invito ai conducenti ad «andare più piano, soltanto un poco»⁴¹. Era già tanto, in realtà, perché il quotidiano diretto da Raffaele Gorjux aveva una linea editoriale apertamente filoautomobilista e in genere gli interventi sul tema della difficile convivenza stradale avevano ben altro tenore⁴².

Troppo spesso – si legge in un commento del settembre 1928⁴³ – il pedone si comportava come «un padrone sospettoso e scontroso» che occupava la via incurante dei malcapitati automobilisti. Era un atteggiamento che denotava la persistenza di una «mentalità» per la quale le macchine costituivano «una specie di appropriazione indebita, e come tale guardata con risentimento». Nella nuova Bari una simile disposizione d'animo non era accettabile. La «vecchia consuetudine provinciale» di passeggiare e sostare in strada veniva definita un «anacronismo» incompatibile con la «città moderna». Nell'interesse del progresso civile ed economico – era la chiosa – doveva cessare lo spettacolo «di cattivo gusto e di cattiva educazione civica» offerto dalla «folla che se ne va pigra e allampanata come se ancora sopra

³⁹ Cfr. *Un'automobile assalita dalla folla a Casamassima*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 2 agosto 1928.

⁴⁰ *Lamenti da sotto le ruote*, ivi, 3 ottobre 1929.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Cfr. F. Introna, M. Roberto, *Bari tra le due guerre. Dal 1922 al 1940*, Bari, Adda Editore, 2021, pp. 138-139.

⁴³ *Strada e pedoni*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 14 settembre 1928.

353 *Strade e motori, modernità e conflitti*

di essa fumassero i becchi dei fanali a petrolio, e per le strade passasse rara e pesante la carrozza padronale»⁴⁴. I pedoni dovevano rassegnarsi ai marciapiedi⁴⁵. La questione fu ripresa mesi dopo con il titolo *La disciplina del pedone*⁴⁶. Stigmatizzando una volta di più la costumanza «di certi “strusci” rimasti a giubilazione di un superato provincialismo fra le mura nuove e grandi della metropoli in marcia», erano accolti «con soddisfazione» i provvedimenti emanati dal commissario Vella, che aveva tra l'altro stabilito la riapertura di alcune vie in precedenza chiuse al traffico: una scelta provvida perché avrebbe contribuito, da un lato, «a togliere certi aspetti di sagra paesana che le maggiori strade cittadine assumevano nei giorni di festa e nelle ore del passeggio domenicale» e, dall'altro, a porre fine agli «antipatici battibecchi tra pedone e conducente [...] attori non richiesti di scene talvolta rumorose»⁴⁷.

L'identificazione automobilismo-progresso della «Gazzetta del Mezzogiorno» rifletteva il sentire di una parte influente della classe dirigente urbana ed era in sintonia con la componente modernizzatrice del fascismo barese incarnata da Araldo di Crollalanza⁴⁸. Sparuta minoranza numerica, gli automobilisti rappresentavano il pinnacolo della società. Per questi uomini per lo più della borghesia benestante la macchina aveva cessato di essere un'eccentricità per assurgere a status symbol: mercanti, imprenditori e dirigenti d'azienda, professionisti di successo acquistavano l'auto – e, quasi sempre, assumevano uno chauffeur – così da affermare il proprio rango sociale. Negli anni tra le due guerre questa élite introiettò i valori del motorismo. Alcuni, gli iscritti al Raci, se ne fecero militanti⁴⁹. Il fenomeno

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Alla stessa conclusione giungeva anche l'articolo, poco precedente, a firma Pierre, *Propaganda del marciapiede*, ivi, 18 agosto 1928.

⁴⁶ *La disciplina del pedone*, ivi, 10 marzo 1929.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Sulla figura ancora poco studiata di Araldo di Crollalanza si veda T. Fanizza, *Araldo di Crollalanza. Un ministro all'ombra del duce*, Bari, Progedit, 2021. Circa l'ascesa nel fascismo barese e il suo ruolo negli anni tra le due guerre cfr. S. Colarizi, *Dopoguerra e fascismo in Puglia (1919-1926)*, Roma-Bari, Laterza, 1977, pp. 151-152 e 201; E. Di Ciommo, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Milano, FrancoAngeli, 1984; M. Losito, *Araldo di Crollalanza e la pianificazione urbana di Bari negli anni '30*, Pisa, Ets, 1988; M. Scionti, *Araldo di Crollalanza podestà, ministro dei lavori pubblici, presidente dell'Onc*, in *Araldo di Crollalanza costruttore di futuro*, Atti del Convegno *Ripartire da Bari*, Bari, Adda Editore, 2007, pp. 9-18.

⁴⁹ M. Perla, *Cent'anni di automobilismo sportivo in Puglia*, Bari, Edizioni Giuseppe Laterza, 2022, pp. 12-13.

354 Stefano Mangullo

aveva per epicentro la città capoluogo e trovava in di Crollalanza, appassionato di automobili, un benevolo protettore⁵⁰. L'autorappresentazione della «Grande Bari», moderna e dinamica, si rispecchiava nell'automobilismo in modo analogo a quanto avveniva con altri processi che testimoniavano il progresso della città, quali l'espansione urbana, i nuovi edifici pubblici, l'istituzione dell'Università e della Fiera del Levante⁵¹. L'avanzata dei motori diventava dunque la cartina di tornasole dello sviluppo di Bari, affermata nell'Ottocento come «capitale» della regione e desiderosa di essere riconosciuta quale realtà non più provinciale⁵². È in questo *milieu* politico, sociale e culturale che il motorismo faceva proseliti e trovava l'ambiente favorevole per crescere.

Dalla prospettiva della capitale e dei cultori dell'auto, il sottosviluppo della motorizzazione in periferia era ricondotto a fattori ambientali e, soprattutto, a un problema di mentalità. Come spiegare altrimenti la ritrosia dei ceti possidenti che pure potevano permettersi la macchina? La diagnosi coincideva con la conclusione cui perveniva il giornalista e sportivo partenopeo Felice Scandone per spiegare il ritardo del Meridione: era un problema di «scarsa "coscienza automobilistica"»⁵³. Le cattive strade, quindi, erano sì un disincentivo, ma non la causa prima. Lo stato scadente della viabilità locale forniva infatti la riprova di come la «coscienza automobilistica» latitasse innanzitutto tra quanti erano preposti alla cura delle strade. Nel maggio 1928, vigilia della nascita dell'Aass, un corsivo a firma Mas sulla «Gazzetta del Mezzogiorno» denunciava le pessime condizioni in cui versavano le traverse interne delle strade provinciali «in trentacinque, se non proprio in quaranta, dei nostri cinquanta Comuni» a causa di «fossi, solchi, avvallamenti, e consimile grazia di Dio»⁵⁴; dopo avere scagionato la Provincia, sottolineando la competenza comunale sulle traverse, l'autore spronava «i

⁵⁰ Cfr. Fanizza, *Araldo di Crollalanza*, cit., p. 79.

⁵¹ Sullo sviluppo di Bari nel Ventennio cfr. E. Corvaglia, M. Scionti, *Il piano introvabile. Architettura e urbanistica nella Puglia fascista*, Bari, Dedalo, 1985; Di Ciommo, *Bari 1806-1940*, cit.; Losito, *Araldo di Crollalanza*, cit. Si vedano anche L. Masella, *Tra corporativismi e modernizzazione. Le classi dirigenti pugliesi nella crisi dello Stato liberale*, Lecce, Milella, 1983, e Id., *La difficile costruzione di un'identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, cit., pp. 281-444: 350.

⁵² Cfr. A.L. Denitto, *Alle origini della Puglia contemporanea*, in *Storia della Puglia*, a cura di A. Massafra, B. Salvemini, vol. V, *Il Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 1999, pp. 14-17.

⁵³ F. Scandone, *Automobilismo meridionale*, in «Raci», 1936, 6, p. 11.

⁵⁴ Mas, *I tratti interni delle vie provinciali*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 27 maggio 1928.

355 *Strade e motori, modernità e conflitti*

signori Podestà» a considerare il problema della manutenzione «con criteri molto diversi che non quando le strade erano attraversate soltanto dai traini e dalle diligenze», e ad agire di conseguenza perché «questa è l'epoca dell'automobile e bisogna perciò fare onore all'automobile»⁵⁵.

La mentalità retriva degli agrari come fattore sfavorevole fu richiamata nel 1936 dalla rivista del Raci in un articolo che elogiava l'impegno della Fiera del Levante per la diffusione dell'automobilismo in Puglia e nel Mezzogiorno⁵⁶. Non erano mancati risultati positivi sul piano pedagogico, propagandistico e commerciale. Fin dalla prima edizione, nel 1930, la Fiera si era associata ai motori e nel corso degli anni, per iniziativa del presidente Antonio Larocca, ospitò nei suoi spazi il Salone dell'automobile, il mercato dell'autoveicolo usato e due convegni (1933 e 1935) sulla motorizzazione meridionale. Riflettendo sugli ostacoli che però ancora tarpavano le ali dei motori, l'autore puntava il dito contro il modo di pensare arcaico e antieconomico dell'élite agraria: un buon numero di «ricchi e ricchissimi» proprietari che «ancora non adoperano l'autoveicolo, benché ne abbiano bisogno e benché si accontentino, per la visita dei loro latifondi e delle loro masserie, d'usare l'antiquato e non certamente redditizio carretto»⁵⁷. Alla civiltà della macchina, di cui era vessillifera la Fiera, si contrapponeva la riluttanza degli agrari di provincia nel convertirsi al motorismo, per sé e per le proprie aziende, rivelatrice di un *habitus* mentale che «ancora si strania dalle cosiddette novità e si rinserra nelle sue tendenze conservatrici»⁵⁸.

La promozione dello sport automobilistico aveva perciò tra i suoi fini anche quello di sradicare il conservatorismo della periferia, veicolando da Bari la nuova mentalità del moderno mezzo di trasporto.

2. *Bolidi e santi patroni*. Corse automobilistiche e feste patronali costituiscono due peculiari ambiti di diffusione del motorismo. Per quanto all'apparenza universi distanti, santi e motori, sacro e profano, erano fatalmente destinati a incrociarsi, a coesistere e a confliggere sulle strade.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ *Il contributo della Fiera di Bari all'incremento automobilistico del Mezzogiorno d'Italia*, in «Raci», 1936, 39, p. 16. Sulla Fiera del Levante negli anni Trenta cfr. L.P. D'Alessandro, *La Fiera del Regime. Potenziali politici, culturali e simbolici della Fiera del Levante negli anni Trenta*, in Bari, la Puglia, l'Oriente. *L'invenzione di un ruolo internazionale*, a cura di R. De Leo, A. Lovecchio, Nardò, Besa, 2013, pp. 255-276.

⁵⁷ *Il contributo della Fiera di Bari all'incremento automobilistico del Mezzogiorno d'Italia*, cit.

⁵⁸ *Ibidem*.

356 Stefano Mangullo

La diffusione dell'automobilismo sul territorio era la missione della sezione di Bari del Raci, fondata nel 1925 da una cinquantina di appassionati e presieduta fino ai primi anni Trenta da Gaetano Re David, deputato e presidente della Camera di commercio italo-orientale di Bari⁵⁹. Oltre a fornire assistenza, a organizzare gite ed eventi mondani per gli altolocati soci, il Raci promuoveva manifestazioni, raduni e, in particolare, sul finire degli anni Venti rivolse l'attenzione allo sport con l'ambizione di organizzare una gara automobilistica, emulando quanto avveniva in altre città e province⁶⁰. La febbre delle corse, che la crisi prima e le sanzioni poi avrebbero raffreddato ma non spento, aveva contagiato anche Bari ed era destinata a durare⁶¹.

Ospitare una corsa rappresentava insieme un fatto di prestigio, un mezzo di propaganda politica, un vettore pubblicitario e uno strumento educativo. Era anche una prova di forza e capacità realizzativa dal momento che, svolgendosi sulle strade ordinarie, comportava significativi oneri finanziari, ostacoli logistici e trafila burocratica. Una forte copertura politica era imprescindibile per reperire i fondi, ottenere l'autorizzazione prefettizia e la collaborazione delle autorità periferiche (podestà, segretari politici ecc.), superando le resistenze di fronte agli inevitabili disagi, poiché occorreva interdire *in toto* o in parte il traffico, sospendere o deviare le autolinee pubbliche e, non ultimo, fare opera di persuasione tra la popolazione affinché prestasse attenzione durante l'evento. Il Raci barese, che nel 1928 contava 150 iscritti, non ce l'avrebbe fatta con le sue sole forze. Se ci riuscì, l'anno seguente e per qualche tempo, fu perché intorno all'automobilismo si coagularono interessi e ambizioni.

Annunciata con largo anticipo da articoli della «Gazzetta del Mezzogiorno» celebranti l'avvento dello sport motoristico in Puglia, il 3 novembre 1929 si disputò sul Circuito automobilistico di Bari la prima edizione della Coppa Araldo di Crollalanza⁶². Una gara di regolarità, con il via e il traguardo fissa-

⁵⁹ Cfr. Perla, *Cent'anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., p. 20, e L. Amati, *50 anni di automobilismo sportivo in Puglia*, Fasano, Schena, 2010, p. 13.

⁶⁰ Nel 1939 il calendario automobilistico italiano contava 43 corse nazionali e 11 di livello internazionale. Cfr. Accapì, *Lo sport automobilistico tornerà alle sue tradizioni*, in «L'Automobile», 1946, 4, p. 4, e E.A. Carli, *Settant'anni di gare automobilistiche in Italia*, Roma, Aci-L'Editrice dell'Automobile, 1967.

⁶¹ Tra il 1947 e il 1956 il Raci organizzò nove edizioni del Gran Premio automobilistico di Bari, cui presero parte piloti del calibro di Varzi, Ascari, Fangio e Farina: cfr. M. Perla, *Gran Premio di Bari. 1947-1956*, Torino, Libreria Automotoclub storico italiano, 2013.

⁶² Amati, *50 anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., p. 18.

357 *Strade e motori, modernità e conflitti*

ti nel capoluogo, su un percorso di 280 km che attraversava diversi comuni della provincia⁶³. L'intitolazione del premio al capo del fascismo locale non era un'eccezione. Donatore del trofeo per il vincitore e presidente del Comitato patrocinatore, il «giovane e valoroso sottosegretario ai Lavori Pubblici»⁶⁴ metteva il cappello sull'iniziativa; con il suo «sostanziale appoggio»⁶⁵ ne assicurava la riuscita e al contempo la sfruttava come veicolo di consenso personale e di propaganda della città. Dietro di lui, con la loro adesione, facevano fronte compatto le autorità politiche, civili, militari e religiose: il preside della Provincia Michele Viterbo e il commissario comunale Vella, il prefetto Cavalieri, il federale del Pnf D'Alonzo, l'arcivescovo Curi, il comandante del Corpo d'armata Piola Caselli e il presidente della Corte d'appello Di Lella. A rappresentare la stampa era il direttore della «Gazzetta» Gorjux, mentre comitati e giurie ospitavano esponenti delle professioni e imprenditori. Convergevano tre traiettorie: il mito dell'automobilismo, l'ascesa del rampante uomo politico e la moderna «Grande Bari».

Adibite ad arene dei corridori, sotto lo sguardo delle autorità e i riflettori della stampa, le strade statali diventavano una vetrina per l'Aass, che dopo un anno di vita poteva sfoggiare alcuni tratti bitumati sulle principali diramazioni intorno a Bari. Tramite di Crollalanza l'automobilismo incontrava la neonata tecnostuttura della strada. Il coinvolgimento dell'Aass – all'ingegnere capo del compartimento Eugenio Gra fu riservato l'onore e l'onere di presiedere il Comitato esecutivo⁶⁶ – appare scontato dal momento che padrino della manifestazione era il sottosegretario ai Lavori pubblici. Dopo non mancarono gli elogi. Commentando l'esito della corsa, la rivista del Raci sottolineò come la velocità media di 100 km/h tenuta dal bergamasco Archimede Rosa fosse stata possibile grazie al «perfetto stato delle strade»⁶⁷. Giudicata un successo tecnico e organizzativo, la Coppa di Crollalanza venne replicata l'anno seguente e inserita nel programma della Fiera del Levan-

⁶³ Tra gli altri Barletta, Andria, Minervino Murge, Gravina, Altamura, Santeramo, Gioia del Colle, Putignano, Castellana, Monopoli e Polignano.

⁶⁴ *Coppa di Crollalanza*, in «Raci», 1929, 43, p. 6.

⁶⁵ Amati, *50 anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., pp. 17-18. Cfr. anche Perla, *Cent'anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., p. 22.

⁶⁶ *Coppa di Crollalanza*, cit.

⁶⁷ *L'AC di Bari compiendo una magnifica organizzazione sportiva si aggiudica la «Coppa di Crollalanza»*, in «Raci», 1929, 45, pp. 1-2. Apprezzamento per le strade su cui si era corso venne espresso anche nella cronaca della «Rosa»: cfr. *La Coppa automobilistica di Crollalanza*, in «La Gazzetta dello Sport», 6 novembre 1929.

358 Stefano Mangullo

te⁶⁸, mentre nel 1931 fu associata alla Targa Puglia, una gara di velocità su un circuito di 680 Km che abbracciava tutta la regione, con partenza da Foggia, toccando San Severo, Cerignola, Barletta, Brindisi, Lecce, Taranto e Gioia del Colle, per concludersi a Bari⁶⁹. La neonata competizione ebbe vita breve, nondimeno rivelava le ambizioni del Raci barese, alla testa delle più giovani sezioni pugliesi. A impreziosire l'evento, i promotori ne ottennero l'inserimento nel calendario ufficiale delle corse italiane. Aumentava così l'interesse e la risonanza sulla stampa nazionale e sportiva. La popolare «Gazzetta dello Sport», ad esempio, nel presentare ai suoi lettori la Targa Puglia sottolineò come l'«ingresso ufficiale nel campo delle grandi competizioni automobilistiche» segnasse un momento di ribalta per Bari, definita «vedetta avanzata del progresso economico, civile e morale dell'Italia meridionale»⁷⁰. Riconoscendo la rilevante «funzione civile e sportiva» della manifestazione, il ministero delle Comunicazioni concesse la riduzione ferroviaria del 50% per favorire l'afflusso di pubblico da tutto il Regno⁷¹. Al ministro di Crollalanza l'onore di dare il via alla gara di fronte alla folla accorsa per vedere da vicino i «bolidi»⁷².

All'indomani della Targa Puglia encomi furono rivolti all'Aass per le sue strade. Sia la «Gazzetta dello Sport», che parlò di un pieno successo dal punto di vista tecnico⁷³, sia il quotidiano barese sottolinearono come le velocità medie molto elevate fornissero la migliore prova della bontà delle statali pugliesi. Oltre al dato sportivo, evidenziò il giornalista Paolo Magrone, il «miracolo» compiuto dalla «provvida Istituzione fermamente voluta dal Duce» era evidente «soprattutto dal punto di vista della comune viabilità che oggi è stata resa la più agevole possibile»⁷⁴. In realtà non mancavano le criticità, di cui nel 1932 giunse notizia alla segreteria particolare del duce⁷⁵, ma il tributo era esagerato solo fino a un certo punto. Nel quarto anno dell'Aass i benefici erano infatti visibili, dalla moderna superficie bitumata delle arterie più importanti al generale miglioramento della manutenzione.

⁶⁸ *Il secondo Circuito Automobilistico di Bari*, in «Gazzetta del Mezzogiorno», 29 agosto 1930.

⁶⁹ Carli, *Settant'anni di gara automobilistiche in Italia*, cit., p. 327.

⁷⁰ *La Targa Puglia*, in «La Gazzetta dello Sport», 22 settembre 1931.

⁷¹ *La Targa Puglia automobilistica*, in «Gazzetta del Mezzogiorno», 1° ottobre 1931.

⁷² Perla, *Cent'anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., pp. 30-34.

⁷³ *La Targa Puglia automobilistica di velocità vinta dalla coppia Carraroli-Severi*, in «La Gazzetta dello Sport», 12 ottobre 1931.

⁷⁴ Amati, *Cinquant'anni di automobilismo sportivo in Puglia*, cit., pp. 21-22.

⁷⁵ Cfr. *Appunto della PS*, 27 febbraio 1932, in Archivio centrale dello Stato (di seguito ACS), Segreteria particolare del duce, Carteggio ordinario 1922-43, b. 1567, f. 517934.

359 *Strade e motori, modernità e conflitti*

La valenza politica, pedagogica e civile attribuita alle corse venne ben espressa, con vaghi accenni di riscatto meridionalista, in un corsivo apparso nel 1930 sul quotidiano barese all'indomani del Circuito del Sud, una gara di regolarità dal Tirreno all'Adriatico attraverso nove province (Napoli, Benevento, Salerno, Avellino, Foggia, Bari, Taranto, Matera e Potenza) sulla distanza di quasi 800 Km⁷⁶. In risposta ai dubbi espressi dal «Giornale d'Italia» sull'opportunità di consentire simili eventi sulla viabilità ordinaria⁷⁷, il commentatore sosteneva che le gare su strade aperte andassero conservate e supportate per diverse ragioni: veicolavano la «propaganda del più moderno mezzo di trasporto attraverso zone infrequentate e tra popolazioni eminentemente rurali»; obbligavano le apatiche amministrazioni locali a manutenzione e a ripulire le strade; infine, rappresentavano l'occasione per incrementare la viabilità con opportuni lavori. Si trattava, in definitiva, di uno spettacolo popolare senz'altro preferibile alle «platoniche dimostrazioni di aristocrazie meccaniche sui costosi e scarsi autodromi»⁷⁸.

L'interessata difesa delle gare su strada ometteva di menzionare l'aspetto più critico: il pericolo mortale. Proprio la provincia di Bari fu teatro, l'8 ottobre 1933, di uno dei più gravi incidenti dell'epoca durante la prima edizione della Coppa Principessa di Piemonte sul Circuito delle Quattro Regioni, una gara di velocità sulle statali del Meridione che echeggiava il non più replicato Circuito del Sud. Mentre percorreva ad andatura sostenuta la traversa di Giovinazzo della Statale 16, poco a nord di Bari, il pilota svizzero Walter Grosch perse il controllo della sua Alfa Romeo, letteralmente decollata su una cunetta, e piombò sul pubblico: il bilancio fu di quattro spettatori morti, tra cui un bambino⁷⁹. A completare la domenica di sangue e motori, il noto pilota Guido D'Ippolito perse la vita sulla Statale 96 in seguito allo scontro con un carro agricolo nelle campagne di Grumo Appula a una trentina di chilometri dal capoluogo⁸⁰.

L'incontro tra vecchio e nuovo non sempre era conflittuale. Talvolta ne scaturivano anche inedite commistioni. Automobili e motociclette iniziavano infatti a entrare nelle feste patronali e costituivano insieme all'elettrificazio-

⁷⁶ *Il circuito delle province meridionali*, in «Raci», 1930, 35, pp. 7-8.

⁷⁷ R., *In margine al Circuito del Sud*, «La Gazzetta del Mezzogiorno», 1° ottobre 1930.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Sulla dinamica dell'incidente e la successiva vicenda giudiziaria cfr. *Circolazione stradale. Gare di velocità*, in «Rivista giuridica del Mezzogiorno», 1934, 4-5, pp. 723-724.

⁸⁰ Carli, *Settant'anni di gare automobilistiche in Italia*, cit., p. 652.

360 Stefano Mangullo

ne delle luminarie l'elemento di novità del rinascente folklore locale⁸¹. Le cronache redatte dai corrispondenti locali della «Gazzetta del Mezzogiorno» riportano il fenomeno. A Trani, per la festa di san Nicola Pellegrino nel luglio 1928, oltre alle luminarie, alle bande musicali e ai fuochi pirotecnici, il Comitato per le feste patronali, coadiuvato dalla locale Unione sportiva fascista, stabilì di rinnovare il repertorio classico con una corsa motociclistica intitolata Coppa Trani, il cui Comitato patrocinatore annoverava il prefetto, l'arcivescovo e il federale del Pnf⁸². L'esempio fu imitato a Bari nel 1938, quando una corsa motociclistica fu inserita tra gli eventi dei festeggiamenti in onore di san Nicola⁸³.

La macchina faceva il suo ingresso nelle feste patronali e nel folklore anche in altri modi. Nel giugno 1928, a Capurso, la tradizionale processione in onore di san Giuseppe fu replicata a sera in versione motorizzata, con la statua del santo portata per le vie a bordo dell'auto messa a disposizione da un signore del posto⁸⁴. Le quattroruote diventavano inoltre protagoniste dei concorsi floreali. A Bitonto, per la festa di Maria Immacolata nell'agosto 1928, il concorso a premi organizzato dal locale Sottogruppo degli universitari fascisti fu vinto *ex equo* da due proprietari che avevano mutato le proprie macchine in «opere artistiche», addobbandole uno con fiori di peperoni e barbabietole, e l'altro con fiori artificiali⁸⁵. Due anni dopo, a Bari, il «Corso dei fiori» della festa di san Nicola vide la partecipazione di diversi concorrenti motorizzati, tra i quali spiccavano il presidente del Raci Re David, che sfilò su un'auto «tutta ricoperta di margherite di campo, spighe di grano e papaveri», e il compartimento dell'Aass, presente con una vettura «rivestita di garofani e rose [...] con una ampia spalla riprodotte il Fascio littorio e lo stemma dell'Azienda»; ad aggiudicarsi il primo premio fu però il più tradizionale Carro della mietitura allestito dal Dopolavoro femminile⁸⁶.

⁸¹ Sul recupero della tradizione e del folklore strumentale alla costruzione di una cultura regionale negli anni tra le due guerre cfr. Masella, *La difficile costruzione di un'identità*, cit., pp. 348-349. Per un esame più generale, S. Cavazza, *Piccole patrie. Feste popolari tra regione e nazione durante il fascismo*, Bologna, il Mulino, 2003.

⁸² *La Coppa Trani 1928*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 29 luglio 1928.

⁸³ Si veda la documentazione conservata in ASBA, Pref., Uffici amministrativi (di seguito UA), 1° vers., b. 879.

⁸⁴ *Feste patronali a Capurso*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 2 giugno 1928.

⁸⁵ *Festeggiamenti popolari a Bitonto*, ivi, 30 agosto 1928, p. 4.

⁸⁶ *Le solenni feste in onore di San Nicola*, ivi, 10 maggio 1930, p. 6.

361 *Strade e motori, modernità e conflitti*

Collaborativa nel caso delle corse automobilistiche, l'Aass mal tollerava la chiusura delle traverse delle statali per lo svolgimento delle feste religiose. Durante gli anni Trenta la questione fu perciò all'origine di tensioni con le autorità locali. Per comprenderne i termini va considerato che per tutto l'anno, soprattutto in estate, la vita delle città pugliesi era scandita da festività religiose. Risalente spesso a diversi secoli addietro, il culto di santi e patroni, così come della Madonna nelle sue varianti (delle Grazie, Immacolata, del Carmine, del Soccorso ecc.), dava vita a manifestazioni sentite e coinvolgenti⁸⁷. Per tre o quattro giorni, dall'alba a notte fonda, il corso ordinario della vita cambiava, le piazze e le vie si gremivano. L'affluenza di forestieri era inoltre una fonte di introiti per l'amministrazione civica e per le attività locali. Accanto ai momenti più propriamente liturgico-religiosi, si svolgevano eventi di contorno come la fiera e la sagra, e intrattenimenti (concerti musicali, giostre, concorsi, manifestazioni folkloriche e sportive). Come si presentasse la città in quei giorni speciali lo descriveva bene nel 1938 il podestà di Bitonto, chiedendo al prefetto per motivi di «incolumità pubblica» la chiusura della Statale 98 per uno degli appuntamenti più importanti: «la tradizionale festa dei Santi Medici [...] richiama sempre in questa Città una folla enorme di pellegrini e visitatori, che occupa tutte le piazze e le strade adiacenti, rendendo in esse difficilissima la circolazione dei pedoni e addirittura impossibile quella dei veicoli»⁸⁸.

Non tutti erano solerti come a Bitonto. Podestà e commissari non di rado omettevano di chiedere la prescritta autorizzazione della prefettura, suscitando la reazione dell'Aass. Il primo caso risale al 1929, quando il compartimento di Bari chiese al prefetto di annullare il provvedimento con cui il podestà di Giovinazzo aveva chiuso il tratto interno della Statale 16, costringendo gli autoveicoli «a un giro vizioso ed incomodo» e omettendo di apporre «sufficienti cartelli indicatori per segnalare la deviazione»⁸⁹; agli occhi dell'ingegnere capo Gra era inconcepibile creare un tale intralcio su un'arteria di importanza nazionale come la «Adriatica», che con i suoi 1.000 Km da Padova a Santa Maria di Leuca era la strada più lunga d'Italia.

⁸⁷ Cfr. S. Panareo, *I santi nella tradizione popolare pugliese*, in «Japigia. Rivista di archeologia, storia e arte», V, 1934, 1-2, pp. 147-178, e P. Sisto, *I giorni della festa. Miti e riti pugliesi tra memoria e realtà*, Bari, Progedit, 2012.

⁸⁸ Podestà di Bitonto alla Prefettura di Bari, lettera dell'11 ottobre 1931, in ASBA, Pref., UA, 3° vers., b. 2964, f. 1-20-2.

⁸⁹ Compartimento Aass di Bari alla Prefettura di Bari, lettera del 28 agosto 1929, in ASBA, Pref., AAGG, 1° Serie, b. 144, f. 1.

362 Stefano Mangullo

Episodi simili continuarono a ripetersi anche dopo la nuova legislazione del 1933 in materia di circolazione e tutela delle strade⁹⁰. La classica goccia traboccante, che nel 1939 spinse l'allora capo compartimentale Giovanni Roccuglia a chiedere l'intervento risolutivo del prefetto, fu la chiusura per tre giorni della Statale 98 decisa senza autorizzazione dal commissario prefettizio di Terlizzi, il quale giunse persino a minacciare il cantoniere che gli contestò l'abuso⁹¹. L'episodio offrì a Roccuglia l'occasione per sottoporre il problema in termini più generali, dal momento che era «frequente nei comuni di questa provincia l'uso di chiudere al transito le traverse delle strade statali in occasione di festività religiose». Per arginare il fenomeno, specie in vista della stagione estiva, l'ingegnere invocò tre misure. Innanzitutto, l'emanazione di una circolare per richiamare gli amministratori al rispetto delle norme e ricordasse loro le sanzioni per i trasgressori, richiesta che fu soddisfatta a stretto giro⁹². Non sortirono invece effetti né le sollecitazioni al prefetto perché adottasse criteri restrittivi per le autorizzazioni, da concedersi secondo l'Aass «solo nei casi di assoluta necessità», né il suggerimento di valutare se non fosse «più conveniente spostare la sede della festività in strade o piazze esterne alle arterie di traffico»⁹³.

Le prerogative di santi e madonne rimasero intangibili. In molti casi sarebbe stata la strada a lasciare i centri abitati e a spostarsi nelle campagne quando, a partire dagli anni Cinquanta, l'Anas poté realizzare lunghi tratti di varianti extraurbane.

3. *Politica, tecnostuttura e territori.* Ricordato soprattutto per essere stato, da direttore generale dell'Anas, il padre del Grande raccordo anulare di Roma⁹⁴, Eugenio Gra incarnò il volto dell'Aass sul territorio come ingegnere capo del compartimento per la Puglia e la Basilicata fino al 1936, quando partì alla volta di Dessiè, in Etiopia, per costruire le strade del neonato

⁹⁰ Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia*, cit., p. 136.

⁹¹ Compartimento Aass di Bari alla Prefettura di Bari, lettera dell'11 giugno 1939, in ASBA, Pref., UA, 3° vers., b. 2964, f. Disposizioni di massima.

⁹² Prefettura di Bari, circolare n. 22420 del 16 giugno 1939, *ibidem*.

⁹³ Compartimento Aass alla Prefettura di Bari, lettera dell'11 giugno 1939, in *ivi* (sottolineatura nell'originale).

⁹⁴ Si vuole che il nome dell'opera fu scelto in modo che l'acronimo, Gra, risultasse come un tributo all'illustre ingegnere. Cfr. M. Pietrolucci, *La città del Grande Raccordo Anulare*, Roma, Gangemi, 2012, p. 8.

363 *Strade e motori, modernità e conflitti*

impero⁹⁵. I trascorsi prossimi al socialismo riformista e il fatto che si fosse risolto a prendere la tessera del Pnf tardi, nel 1933, segnalano il profilo di un tecnico in sostanza estraneo al fascismo, al quale il nuovo corso del regime in ambito stradale schiuse inedite opportunità⁹⁶. Alle spalle una variegata esperienza, inclusa una non breve parentesi in Libia negli anni Dieci, l'ingresso nei ranghi dirigenziali dell'Azienda inaugurò la sua seconda vita professionale, che nel dopoguerra lo porterà al vertice dell'amministrazione statale delle strade⁹⁷.

A Gra, quarantaduenne nel 1928, fu affidato il compartimento con la porzione di rete più estesa (2.200 Km, oltre il 10 per cento della rete nazionale) e tra le più complesse da gestire. In Puglia e specie in Basilicata l'Aass ereditò da comuni e province strade generalmente mantenute poco e male, e con viziosità strutturali e di tracciato⁹⁸. Tra molte difficoltà, anche finanziarie⁹⁹, ad agevolare il compito di Gra contribuì la lunga permanenza di di Crollanza ai Lavori pubblici come sottosegretario (1928-30) e ministro (1930-35). Il favoritismo per il suo territorio divenne nel tempo oggetto di chiacchiericcio negli ambienti romani, dove si mormorava che «per S.E. non

⁹⁵ Cfr. Direzione generale dell'Aass al Ministero dei Lavori pubblici, lettera del 3 novembre 1937, Archivio storico dell'Anas (di seguito ASANAS), Personale, f. Gra Eugenio.

⁹⁶ Nel 1931, sollecitata dal capo della Polizia a fornire informazioni sul conto di Gra, la Questura di Roma riferì che, anche se «da giovane simpatizzò per il partito socialista», non si occupava di politica e nei riguardi del regime manteneva «un contegno riservato». Si veda la documentazione in ACS, Ministero dell'Interno, Pubblica sicurezza, Polizia politica, fascicoli personali (di seguito MI, PS, Polpol, fp), b. 421, f. Gra ing. Eugenio. Nella scheda personale, redatta nel luglio 1944, Gra dichiarò di essere stato iscritto al Partito socialista unitario fino allo scioglimento nel 1925 e di avere preso la tessera del Pnf soltanto nel 1933. Cfr. E. Gra, *Scheda*, 25 luglio 1944, in ASANAS, Personale, f. Gra Eugenio.

⁹⁷ Collocato a riposo nel 1944 per avere disatteso l'ordine mussoliniano di trasferirsi al Nord, nell'immediato dopoguerra Gra divenne capo di gabinetto del ministro socialista dei Lavori pubblici Giuseppe Romita e nel 1946 direttore generale dell'Anas. Cfr. la documentazione in ASANAS, Personale, f. Gra Eugenio.

⁹⁸ Di «tecniche primitive» di manutenzione e di condizioni definite «cattive» delle principali strade pugliesi si dava conto nel notiziario *Condizioni stradali. Italia Meridionale. Febbraio 1928*, in «Raci», 1928, 9, p. 6.

⁹⁹ La stretta seguita alla crisi del 1929 determinò tagli rilevanti al bilancio dell'Aass di cui diede conto la relazione introduttiva del direttore generale Calletti in Aass, *Il primo quadriennio di gestione (1° luglio 1928-30 giugno 1932)*, Roma, Grafia-Sai, 1932, pp. 7-8. Nel quadriennio successivo al 1931 l'importo annuale dei lavori dell'Aass risultò più che dimezzato (da 761 milioni di lire a 364 nel 1935), cfr. Ministero dei Lavori pubblici, *Le opere pubbliche al 31 dicembre 1936*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1938, p. 15.

364 Stefano Mangullo

esiste che Bari, il resto d'Italia è in secondo ordine»¹⁰⁰, e finì per provocare malumori nelle altre regioni del Sud¹⁰¹. Sulle strade, in particolare, di Crollalanza investì politicamente molto. Tempismo e circostanze gli andarono incontro. Nominato sottosegretario a luglio, mentre l'Aass veniva creata dal nulla in poche settimane, si trovò dal principio in condizione di esercitare su di essa una forte influenza, che sfruttò a beneficio della regione e di Bari, nella cui provincia ricadevano 400 km di rete. Gli uffici aziendali erano ancora in via di organizzazione quando, a settembre, di Crollalanza giunse in pompa magna da Roma, accompagnato dal direttore generale Pio Calletti, per tenere una riunione con Gra e perlustrare le statali appulo-lucane¹⁰². Alla precoce attenzione seguì all'inizio del nuovo anno una generosa assegnazione di lavori, come annunciò trionfante la «Gazzetta del Mezzogiorno» commentando l'«importanza eccezionale» del programma 1929-30 varato dal terzo Consiglio d'amministrazione dell'Aass, presieduto dal «nostro di Crollalanza»¹⁰³. Nel computo dei 1.637 km oggetto di prima sistemazione, deliberati nell'occasione, erano inclusi quasi 350 km di rete pugliese¹⁰⁴. Grande protagonista fu la Statale 16, destinataria di interventi su ben 270 km da Foggia a Lecce¹⁰⁵. L'arteria di collegamento con il Centro e il Nord fu inoltre potenziata con la costruzione di un nuovo tronco molisano, che assicurava la continuità del percorso accorciando altresì le distanze; per l'inaugurazione nel 1931 fu organizzato un cameratesco incontro a Campobasso tra l'auto-colonna pugliese di di Crollalanza e quella abruzzese di Giacomo Acerbo¹⁰⁶.

¹⁰⁰ Relazione, Roma, 13 novembre 1933, in ACS, MI, PS, Polpol, fp, b. 434, f. Di Crollalanza S.E. Araldo.

¹⁰¹ Cfr. Fanizza, *Araldo di Crollalanza*, cit., pp. 85 sgg.

¹⁰² Si vedano le cronache S.E. *Di Crollalanza esamina la situazione stradale della Provincia*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 23 settembre 1928, e S.E. *Di Crollalanza visita le strade di Puglia e di Basilicata*, ivi, 24 settembre 1928.

¹⁰³ *L'attuazione del grandioso programma stradale del Duce*, ivi, 1° febbraio 1929. La particolare attenzione per la viabilità pugliese fu rimarcata anche dal «Corriere della Sera» (*Il piano d'azione dell'Azienda*, 9 febbraio 1929). Telegrammi in cui si esprimevano ringraziamenti e gratitudine furono inviati alla presidenza del Consiglio dalla Prefettura di Bari (31 gennaio 1929) e dall'Amministrazione provinciale di Foggia (2 febbraio 1929), in ACS, Presidenza del Consiglio dei ministri (di seguito PCM), 1928-30, 8.1, n. 5770.

¹⁰⁴ Comunicato stampa dell'Aass pubblicato in *Quattromila chilometri di rete stradale*, in «Il Giornale d'Italia», 2 febbraio 1929, p. 1.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ Prefettura di Chieti alla presidenza del Consiglio, telegramma del 9 novembre 1931, in ACS, PCM, 1928-30, 14.2, n. 3260. Cfr. anche Q. D'Angelo, *I Min. Acerbo e Di Crollalanza inaugurano la Strada Adriatica*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 12 novembre 1931.

365 *Strade e motori, modernità e conflitti*

Al di là della propaganda e del consenso – «a Bari si dice che il protettore [...] non è più S. Nicola ma S. Araldo di Crollalanza», riferì nel 1934 un informatore¹⁰⁷ – l'attenzione per le strade scaturiva sia da considerazioni politiche circa le ricadute occupazionali¹⁰⁸, sia da una visione più ampia basata sulla radicata convinzione del ruolo propulsivo dei trasporti, in particolare della viabilità, per lo sviluppo sociale, civile ed economico. Un concetto, espresso in passato da di Crollalanza in veste di giornalista e poi di deputato, che lo collocava nel solco della continuità con i settori più dinamici della classe dirigente liberale che lo aveva preceduto. L'importanza decisiva attribuita alle infrastrutture di trasporto e segnatamente alle strade per spiegare l'ascesa ottocentesca di Bari aveva infatti costituito un elemento chiave della lettura che ai primi del nuovo secolo politici, intellettuali e attori economici davano della storia recente della città¹⁰⁹. Quel patrimonio, un tempo motivo di vanto, fu oggetto delle maggiori cure.

Le risorse si concentrarono sulle arterie che ricalcavano in sostanza gli assi fondamentali, di cui Bari era il perno, tracciati oltre un secolo prima da Gioacchino Murat e realizzati in buona parte durante la restaurazione borbonica: la litoranea «Adriatica» (Statale 16) e la diramazione verso l'entroterra (Statale 98); la direttrice est-ovest di penetrazione verso Matera e Potenza (Statale 96); il collegamento con Taranto e il versante ionico (Statale 100)¹¹⁰. Su queste strade strategiche e di maggior traffico furono costruite varianti per aggirare passaggi a livello e centri abitati, realizzate opere d'arte, rettifiche di curve, interventi di messa in sicurezza¹¹¹. Aspetto poco appariscente, ma vitale, si introdussero tecniche moderne di manutenzione¹¹². Era molto e al contempo ancora troppo poco.

¹⁰⁷ Relazione dattiloscritta, Roma, 25 febbraio 1934, in ACS, MI, PS, Polpol, fp, b. 434, f. Di Crollalanza S.E. Araldo.

¹⁰⁸ Nella prima metà degli anni Trenta il compartimento di Bari figurava spesso in cima alle statistiche degli operai occupati nei cantieri Aass. In proposito cfr. la documentazione statistica conservata in ACS, PCM, 1931-33, 7.1.2, n. 2802/9 e 1934-36, 3.2.15, n. 131.

¹⁰⁹ Cfr. B. Salvemini, *Il «Grande secolo» della storia di Bari*, in *Storia di Bari nell'Ottocento*, a cura di F. Tateo, Roma-Bari, Laterza, 1994, pp. III-XVI, e A. Massafra, *Produzione, commercio e infrastrutture nel decollo di Bari*, ivi, pp. 93-161.

¹¹⁰ Su origini e sviluppi della viabilità pugliese e barese nell'Ottocento cfr. A. Massafra, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Bari, Dedalo, 1984, e Di Ciommo, *Bari 1806-1940*, cit., pp. 37-40.

¹¹¹ Per una disamina delle realizzazioni dell'Aass in Puglia nel primo quadriennio, il più produttivo, cfr. E. Gra, *Le strade di Puglia*, in «Iapigia», III, 1932, 4, pp. 421-429.

¹¹² *Ibidem*.

366 *Stefano Mangullo*

Alla vigilia della guerra le statali pugliesi conservavano numerose criticità. Le due principali a livello di sicurezza e scorrimento, passaggi a livello e traverse, erano state appena intaccate. Si trattava di un compito titanico a fronte del quale i risultati furono limitati. Per quanto riguarda i passaggi a livello valga il caso della Statale 96, sulla quale una volta eliminato quello tra Bari e Modugno ne restavano altri due sui successivi 30 km fino a Grumo Appula¹¹³. Anche la costruzione di nuovi tronchi fu insufficiente ad avviare a soluzione il problema delle traverse, che comunque migliorarono con la presa in carico dell'Azienda. Sulla Statale 100, ad esempio, fu realizzata una variante che aggirava Sammichele, ma rimaneva ancora, fra gli altri, il lungo tratto nell'abitato di Gioia del Colle, in un punto stretto un metro e mezzo¹¹⁴. La larghezza insufficiente costituiva un'eredità di cui era difficile e oneroso liberarsi. Strade come la 97 «delle Murge» e la 98 «Andriese Coratina» – raccordi essenziali per i popolosi centri della fascia interna come Andria, Canosa, Bitonto e Corato – erano mediamente larghe non più di 5-6 metri comprese le banchine¹¹⁵, ma il problema riguardava anche la Statale 16, i cui 8 metri di media si riducevano a meno di 2 in un tratto alle porte di Bari¹¹⁶.

La novità più vistosa fu la pavimentazione bitumata delle Statali 16, 96 e 100, i cui tronchi baresi vennero sistemati nei primi esercizi. Lisce e impermeabili, si presentavano come strade nuove e moderne. Per ottenere un simile risultato con risorse limitate si rinunciò a costosi rifacimenti per puntare su interventi superficiali. Di conseguenza, tranne i tratti in ingresso e uscita dal capoluogo, dove furono applicate tecniche permanenti e semipermanenti, si procedette con il macadam protetto: la vecchia strada, ricaricata e cilindrata, veniva ricoperta da un manto bituminoso¹¹⁷. Oltre al pregio dell'economicità, il sistema risultava di semplice esecuzione tecnica e obbediva all'ordine mussoliniano di depolverizzare le strade. Non mancavano le controindicazioni, perché siffatte pavimentazioni risultavano delicate e di più rapido deterioramento, richiedendo perciò un'assidua cura. Si

¹¹³ Min. dei Lavori pubblici, Ufficio speciale del Genio civile per la viabilità statale di Bari, Relazione tecnica, 13 gennaio 1946, ASANAS, Bari, C 4-5, C 4.

¹¹⁴ Min. dei Lavori pubblici, Ufficio speciale del Genio civile per la viabilità statale di Bari, Relazione tecnica, 13 agosto 1945, ASANAS, Bari, C 2-3, C 2.

¹¹⁵ Sulle Statali 97 e 98 cfr. *La via delle Murge e la Andriese-Coratina*, in «Raci», 1934, 3, pp. 12-4.

¹¹⁶ Compartimento Anas di Bari, Relazione tecnica, 19 febbraio 1949, ASANAS, Bari, C 45-48, C 46.

¹¹⁷ Cfr. F. Vezzani, *Il costo di manutenzione e di sistemazione della rete stradale italiana e le tasse sui trasporti automobilistici*, in «Trasporti Pubblici», VII, 1950, 7, p. 721.

367 *Strade e motori, modernità e conflitti*

trattava insomma di strade belle e fragili. Bastò il primo scorcio di guerra perché la loro tenuta fosse messa a dura prova.

L'Aass plasmò il mondo della strada nelle forme e a livello cromatico, e definì il paesaggio con alcuni elementi distinguibili: il nastro d'asfalto scuro in contrasto con le tinte chiare della viabilità circostante¹¹⁸; il presidio delle case cantoniere d'inconfondibile rosso; le selci segnaletiche dipinte di bianco ai margini; i parapetti e i paracarri con le strisce diagonali; il verde delle alberature e delle aiuole messe a dimora¹¹⁹. Erano i connotati di quella che Italo Vandone nel 1931 definì la «divisa» delle nuove statali¹²⁰. Lo spazio della strada tendeva poi a dilatarsi. Il fenomeno sarebbe esploso a partire dagli anni Cinquanta-Sessanta, quando le strade crebbero da tutti i punti di vista – nuove costruzioni, carreggiate più larghe, opere d'arte più grandi –, ma lo si intravede già nell'opera di ammodernamento dell'Aass¹²¹.

L'aziendalizzazione della rete, interagendo con la legislazione del 1928 e del 1933 per la tutela delle strade, comportò nuove regole. Per il tramite dei cantonieri e dei militi della strada, la vigilanza sugli utenti e sulla circolazione era un compito essenziale dell'Aass¹²². Com'ebbe a scrivere nel 1931 di Crollanza, tracciando le tappe della «rinascita stradale» ad opera del fascismo, gli «inconvenienti da eliminare radicalmente non erano solo la polvere, il fango, il disfacimento dei manufatti e quanto altro costituiva una manutenzione trascurata [...] ed impotente a fronteggiare lo sviluppo della trazione meccanica, ma [...] anche le usurpazioni, gli abusi, i vandalismi e l'indisciplina»¹²³. Il problema dell'«anarchia» riguardava in special modo le grandi arterie, «oggi in gran parte passate all'Aass», sulle quali il contegno di «automobilisti, carrettieri e pedoni [...] guidati

¹¹⁸ Il manto nero mutava il volto e la percezione della strada, come sottolineò Nicola Milano nella sua storia di Modugno: «quando l'asfalto nel 1930 cancellò il volto bianco di polvere di quella strada [Statale 96], il popolo non la riconobbe più per la "Via Nova" di un tempo, e solo allora si decise a dare ad essa un altro nome, chiamandola strada asfaltata o strada statale» (N. Milano, *Modugno. Memorie storiche*, Bari, Levante Editori, 1991, p. 392).

¹¹⁹ Nei primi quattro esercizi furono alberati 690 km di statali in Puglia (Gra, *Le strade di Puglia*, cit., p. 428).

¹²⁰ I. Vandone, *Milano-Reggio Calabria*, in «Le Strade», XXXVII, 1931, 7, pp. 209-226.

¹²¹ La gestione aziendale comportò la costruzione di nuove case cantoniere e lavori di adeguamento di quelle ereditate dalle province, e l'occupazione dei terreni latitanti per la creazione di piazzole (in tutta la Puglia ne furono realizzate 16.000): cfr. Gra, *Le strade di Puglia*, cit., p. 424.

¹²² Cfr. la relazione introduttiva di Calletti al volume dell'Aass, *Il primo quadriennio di gestione*, cit.

¹²³ A. di Crollanza, *La disciplina della strada*, in «Gazzetta del Popolo», 31 maggio 1931.

368 Stefano Mangullo

unicamente dal proprio egoismo» aveva creato uno «stato psicologico» pericoloso, all'origine della «crescente insofferenza tra conducenti e pedoni» e «anche motivo frequente di disgrazie»¹²⁴. Quello era il passato, mentre le strade dell'Aass dovevano rispecchiare il volto nuovo dell'Italia fascista. Modernità e disciplina erano quindi facce della stessa medaglia e in virtù di questo connubio – concludeva il ministro – il regime «apportatore di civiltà» poteva «ben dichiararsi erede non indegno di quella che fu la buona tradizione di Roma imperiale»¹²⁵.

Il processo non fu privo di conflittualità¹²⁶. La contesa con le amministrazioni locali in occasione delle feste patronali era solo uno dei fronti aperti negli anni Trenta tra il compartimento di Bari e la galassia di soggetti interessati dagli oltre 2.000 Km della sua rete. Sebbene non si lamentassero episodi di vandalismo ai danni del patrimonio aziendale, come avveniva in provincia di Potenza¹²⁷, tensioni e insofferenza erano diffuse anche nel Barese. Era il risvolto di un rapporto ambivalente tra interessi e razionalità distanti, che misuravano la realtà secondo differenti priorità, criteri e parametri di utilità. Il senso comune di vantaggi e benefici non era lo stesso. A titolo d'esempio, la strada bitumata, vanto dell'Azienda, non da tutti era vissuta come un progresso: se entusiasmava i pochi automobilisti, che potevano viaggiare più comodi e veloci, provocava invece le «imprecazioni» della maggioranza, cioè dei carrettieri, i cui animali rischiavano di scivolare e infortunarsi sulla nuova pavimentazione¹²⁸. La strada mutava adattandosi al traffico motorizzato e veniva assoggettata a nuove norme. Le ricadute erano molteplici, alcune delle quali percepite come positive e altre no, perché impattavano su pratiche e consuetudini consolidate, suscitando resistenze e rimostanze.

Mole e contenuto della documentazione prefettizia riflettono la complessità delle dinamiche intorno alle strade. Il prefetto era infatti il destinatario

¹²⁴ Di Crollanza soggiungeva che ad alimentare il «dissidio» tra automobilisti e pedoni aveva «contribuito anche la vecchia propaganda demagogica che nel possessore di macchina individuava sempre il grasso capitalista e nel cosiddetto vile pedone il proletario»: *ibidem*.

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ Ne dava conto, come problema affrontato dall'Azienda nella sua opera di «restaurazione della disciplina della strada», Calletti nell'introduzione al volume Aass, *Il primo quadriennio di gestione*, cit., pp. 23-24.

¹²⁷ Cfr. le denunce per atti di vandalismo, in particolare ai danni della Statale 93 «Appulo Lucana», presentate dal compartimento di Bari al prefetto di Potenza nel 1931 e nel 1932 in ASPT, Pref., Archivio generale 1913-32, b. 468, fogli sciolti.

¹²⁸ Milano, *Modugno*, cit., p. 579.

369 *Strade e motori, modernità e conflitti*

diretto o per conoscenza di scambi, segnalazioni e reclami tra l'Aass e le controparti, cioè podestà e commissari, segretari politici e sindacali, individui e gruppi di interesse¹²⁹. La casistica è ampia. Il frequente ricorso alla mediazione prefettizia segnala la reciproca diffidenza e un generale deficit di comunicazione, palese anche a livello nominale. La stessa strada veniva infatti chiamata in modi diversi. Mentre l'Aass utilizzava il numero identificativo, accompagnato dall'indicazione del tronco, i locali usavano nomi a loro più familiari e ricorrevano alla toponomastica urbana (corso Garibaldi, piazza del Sedile ecc.), oppure usavano l'indicazione «la strada per...» (in genere il centro principale più prossimo), e non erano pochi coloro che si ostinavano a impiegare la vecchia dizione «strada nazionale».

Nelle campagne si registrarono innanzitutto le rimozioni dei proprietari espropriati. Le cause andavano dall'indennità ritenuta inadeguata, che spingeva alcuni a giocare d'anticipo tagliando le piante per farne legnatico¹³⁰, al ritardo con cui l'Azienda versava quanto dovuto. La forzata rinuncia a terreni spesso di qualità era un elemento non trascurabile¹³¹, ma determinanti erano le conseguenze su ciò che rimaneva, come spiegò nel 1933 il proprietario di un podere d'una decina di ettari tagliato in due dalla variante di Monopoli della Statale 16, il quale lamentava la «coltivazione divenuta più difficoltosa» e il «grave deprezzamento» del bene in seguito alla rottura dell'unità fondiaria¹³². La ricaduta maggiore, sul piano psicologico oltre che economico, consisteva nei tagli operati dalla nuova strada: veri e propri «sfregi» li definì nel 1930 il podestà di Sammichele, dando conto alla prefettura del «malcontento» serpeggiante tra i proprietari per la costruenda variante della Statale 100, al punto che uno di loro si era appellato direttamente a Mussolini¹³³. Come in altri casi l'Aass oppose un

¹²⁹ Per un'analisi, sia pure sintetica, dei rapporti tra centri e periferie, tra vecchi e nuovi agenti di mediazione, cfr. A. Gagliardi, *Sviluppo, élites economiche e periferie*, in *Articolazioni e gestione del potere tra centro e periferia*, a cura di P. Corner, V. Galimi, Roma, Viella, 2014, pp. 33-47.

¹³⁰ Così, ad esempio, si comportarono alcuni proprietari interessati dalla variante barese della Statale 16 (compartimento Aass di Bari, Stato di consistenza dei terreni, gennaio 1930, in ASBA, Pref., AAGG, 1ª serie, b. 144, f. 1).

¹³¹ Gli stati di consistenza compilati in occasione degli espropri sulla Statale 100 mostrano come si trattasse in molti casi di terreni valutati di I classe adibiti a oliveti e mandorleti (cfr. la documentazione in ivi, b. 145, f. 2/3).

¹³² G. Giamporcaro, *Rilievi per l'Ill.mo Sig. ingegnere Francesco Amoroso Manzari*, 13 dicembre 1933, ivi, b. 144, f. 2/1.

¹³³ Podestà di Sammichele alla Prefettura di Bari, lettera del 28 aprile 1930, ivi, b. 145, f. 2/3.

370 Stefano Mangullo

rifiuto senza offrire controproposte o alternative: il tracciato doveva rimanere come da progetto «altrimenti si andrebbe in opposizione della buona viabilità e dell'economia», chiuse la questione Gra¹³⁴.

La strada statale impattava sulle attività locali in altri modi. La variante di Sammichele, ad esempio, era una strada moderna, progettata secondo criteri plano-altimetrici ottimali, ma si raccordava male con la viabilità vicinale e perciò «vivissime lagnanze» – scrisse nel 1931 il podestà al prefetto – pervenivano da «moltissimi» carrettieri i cui animali «assolutamente non possono transitare con i carichi» a causa «dei dislivelli pronunziatissimi»¹³⁵. Anche allevatori e pastori avevano di che lamentarsi. Già alle prese con la difficile convivenza tra quadrupedi e quattroruote¹³⁶, la nuova strada costituiva un ostacolo nuovo sui percorsi tradizionalmente battuti. Siepi e alberature scelte per abbellire il paesaggio stradale si rivelavano nel concreto delle barriere per chi quell'ambiente lo viveva¹³⁷. Impiantate per ornare la Statale 100, le siepi di rosmarino divennero ad esempio oggetto di contesa tra chi curava la strada e chi curava il bestiame che doveva attraversarla durante gli spostamenti. La questione si trascinò sottotraccia finché, nel febbraio 1939, paventando il rischio che «in breve volgere di tempo tutti gli allevatori della zona [...] siano sottoposti a contravvenzione», il sindacato provinciale degli agricoltori pregò il compartimento di impartire ai cantonieri disposizioni volte a «temperare i rigori della legge», dal momento che si trattava di aree «pascolative, con movimento quotidiano [...] che inevitabilmente arreca talvolta danneggiamenti alle siepi»¹³⁸. L'invito alla moderazione fu ignorato dall'ingegnere capo Roccuglia, il quale si limitò a osservare come le norme vigenti vietassero di accedere dalla strada nei fondi latitanti e viceversa se non nei passaggi «debitamente concessi»¹³⁹.

¹³⁴ Compartimento Aass alla Prefettura di Bari, lettera del 22 maggio 1930, *ibidem*.

¹³⁵ Podestà di Sammichele alla Prefettura di Bari, lettera del 19 febbraio 1931, *ibidem*.

¹³⁶ Il «cammino faticoso e lungo» delle greggi «coi pastori che vanno e vengono lungo la colonna che si sbanda ogni momento, che si spaurisce allo sventaglio abbagliante dei fari d'automobile, che si ritrae al rombo di un autocarro» veniva raccontato in M. La Sorsa, *La pastorizia pugliese e le sue costumanze*, in «Archivio Vittorio Scialoja per le consuetudini giuridiche agrarie», 1941-42, pp. 344-345.

¹³⁷ Cfr. P. Ferrari, *Alberature stradali*, Roma, Arti Grafiche Editrice, 1938.

¹³⁸ Unione provinciale fascista degli agricoltori di Bari al compartimento Aass, lettera del 9 febbraio 1939, in ASBA, Pref., UA, 3° vers., b. 2964, f. Strada Statale n. 100.

¹³⁹ Compartimento Aass all'Unione provinciale fascista degli agricoltori di Bari, lettera del 13 febbraio 1939, *ibidem*.

371 *Strade e motori, modernità e conflitti*

Per gli amministratori locali, in cronico deficit di risorse tecniche e finanziarie, trasferire all'Aass la gestione del tratto interno all'abitato rappresentava un vantaggio considerevole¹⁴⁰. Tanto che all'Azienda bastò agitare lo spauracchio di restituire la traversa se non le avessero ceduto i proventi delle concessioni sui distributori di carburante perché i podestà di Capurso, Bitetto e Modugno si affrettassero a ubbidire; si oppose in punta di diritto e l'ebbe vinta solo il podestà di Casamassima¹⁴¹. D'altro canto, con la rinuncia ai tratti interni, i Comuni perdevano il controllo delle vie e delle piazze principali e più frequentate, e questo li poneva in condizione di subalternità. A quel punto gli interventi sulla strada, dalle migliorie alla messa in sicurezza, venivano infatti a dipendere dalla volontà dell'Azienda, che peraltro si dimostrava – come lamentato da più parti – un interlocutore spesso sordo. Gli *escamotages* per attirare l'attenzione variavano. C'era chi, come il commissario di Ruvo, per indurre il compartimento a sistemare due tratti della Statale 98, faceva maliziosamente notare al prefetto la «necessità affinché non si verifichi lo scontro che S.E. di Crollalanza ebbe a rilevare a Trani» tempo addietro a causa di una strada in cattivo stato¹⁴²; e c'era chi, a Toritto, prendeva la misura drastica di chiudere l'idrante comunale concesso in uso all'appaltatore per provocare l'interruzione dei lavori sulla Statale 96, suscitando le proteste di Gra per l'atteggiamento «ricattatore» dell'amministrazione civica¹⁴³.

Tema frequente era la sicurezza. Realizzazioni di sottopassi, ampliamenti della sede stradale, eliminazione di cunette e curve cieche, installazione della segnaletica erano in cima alle richieste. Sebbene consapevole delle viziosità che affliggevano le traverse, l'Aass spesso non era in condizione di intervenire per mancanza di fondi e si trincerava dietro risposte difensive e chiusure. Emblematica è la replica – sempre via prefettizia – di Gra al podestà di Capurso, il quale aveva indirizzato al prefetto una missiva in cui elencava le criticità della traversa della Statale 100 e chiedeva la messa in

¹⁴⁰ Cfr. ad esempio le delibere podestarili di Bitetto (Municipio di Bitetto, Estratto dal verbale di deliberazione podestarile n. 159 del 25 ottobre 1930, in ASBA, Pref., AAGG, 1ª Serie, b. 145, f. 1/3) e di Modugno (Municipio di Modugno, Estratto dal Registro delle deliberazioni del podestà, 21 gennaio 1930, ivi, f. 1/4).

¹⁴¹ Si veda il carteggio e le delibere podestarili conservate in ASBA, Pref., UA, 3ª vers., b. 2964, ff. Strada Statale n. 96 e Strada Statale n. 100.

¹⁴² Commissario prefettizio di Ruvo alla Prefettura di Bari, lettera del 5 maggio 1934, ivi, b. 145, f. 2/2.

¹⁴³ Compartimento Aass di Bari al commissario prefettizio di Toritto, lettera del 31 luglio 1931, ivi, b. 145, f. 1/3.

372 Stefano Mangullo

sicurezza di un punto in particolare sul quale si erano verificati in due anni ben 15 incidenti¹⁴⁴. Secondo l'ingegnere, la traversa non presentava pericoli specifici e gli incidenti lamentati erano dovuti a imperizia e indisciplinazione degli utenti. Discolpata la strada e imputate le vittime, Gra invitò di fatto i suoi interlocutori, prefetto e podestà, ad accettare la perdita di vite come il prezzo della modernità: «Gli infortuni succedono ovunque e sono conseguenza della poca avvedutezza dei pedoni nell'attraversare le strade o nel permanervi e dei conducenti. Sono comunque il passivo del progresso dei trasporti automobilistici»¹⁴⁵.

4. *Epilogo. Guerra e dopoguerra.* I mutamenti innescati dall'agire concomitante della prima motorizzazione e dell'intervento statale erano destinati a esplodere nel dopoguerra. La Repubblica si sarebbe dotata di una viabilità primaria (autostrade e statali) tra le più avanzate al mondo, eppure in perenne affanno di fronte all'impetuosa crescita del trasporto su gomma che in pochi lustri trasformò l'Italia in un «paese a quattro ruote»¹⁴⁶. Anche nel Mezzogiorno e in Puglia la circolazione sarebbe cresciuta precocemente¹⁴⁷. Negli anni Settanta le statali pugliesi sperimentavano ormai le dimensioni di massa del traffico motorizzato e, nonostante le opere di ammodernamento e potenziamento eseguite nei due decenni precedenti, faticavano a tenere il passo¹⁴⁸. Alcune iniziavano a guadagnarsi la fama di strade «della morte» o «assassine». La rincorsa all'utenza motorizzata era iniziata prima. Al principio del 1939, presentando a Mussolini gli indirizzi per il secondo decennio di attività dell'Aass, il ministro Giuseppe Cobolli Gigli sottolineò la necessità di adeguare le arterie più importanti, sistemate tra fine anni Venti e primi Trenta, divenute nel frattempo obsolete¹⁴⁹. La guerra impresso un'accelerazione al processo.

Le operazioni militari sul suolo italiano nel biennio 1943-45 misero in ginocchio la viabilità statale, provocando ingenti danni in particolare nelle

¹⁴⁴ Podestà di Capurso alla Prefettura di Bari, lettera del 22 novembre 1934, ivi, b. 145, f. 2/3.

¹⁴⁵ Compartimento Aass di Bari alla Prefettura di Bari, lettera del 21 febbraio 1935, *ibidem*.

¹⁴⁶ Paolini, *Un paese a quattro ruote*, cit.

¹⁴⁷ *Il traffico sulle strade statali del Mezzogiorno dal 1933 al 1950*, in «Informazioni Svimez», 1953, 2, pp. 57-63.

¹⁴⁸ D. Cecchini, *Trasporto stradale e struttura insediativa nel Mezzogiorno*, Milano, Giuffrè, 1975.

¹⁴⁹ Ministro dei Lavori pubblici, *Appunto per il Duce*, 30 gennaio 1939, in ACS, PCM, 1937-39, 7.1.2, n. 6695.

373 *Strade e motori, modernità e conflitti*

regioni centro-meridionali¹⁵⁰. Seppure risparmiata da gravi distruzioni, al termine del conflitto anche la rete pugliese si presentava in grande sofferenza. Prima che i possenti automezzi angloamericani aggravassero la situazione, le pavimentazioni patirono l'intenso traffico del Regio Esercito, anche a causa delle precoci difficoltà dell'Aass nell'assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria per scarsità di fondi e materiali¹⁵¹. Nel compartimento per la Puglia e la Basilicata, dove risultò danneggiato un quinto della rete, i sabotaggi dei tedeschi in ritirata e i bombardamenti alleati colpirono in particolare le statali lucane¹⁵². Era un paesaggio stradale sconvolto quello descritto da Richard P. Weeber, capitano del *Corps of Engineers*, dopo aver perlustrato la Statale 96 da Potenza a Gravina di Puglia in un piovoso giorno del febbraio 1944¹⁵³. Crateri e buche, fondo logorato, opere d'arte distrutte o danneggiate. L'immagine dei vecchi ponti in mattone sostituiti dalle strutture metalliche dei *Bailey Bridges* dà il senso dell'impatto paesaggistico della guerra. Del resoconto di Weeber colpisce poi il primitivismo di ritorno, riscontrato anche sulle Statali 92 e 94, con cui gli appaltatori dell'Aass eseguivano le riparazioni: né «rockcrushers and trucks», né «concrete mixer», era tutto «hand labour»¹⁵⁴.

Il prolungato traffico alleato dovuto alla diffusa presenza sul territorio di installazioni militari (basi, depositi, campi di prigionia, aeroporti ecc.) costituì un costante pericolo per la popolazione. Il fenomeno, di portata nazionale e ancora poco indagato, si associò al problema delle traverse. A titolo d'esempio, a Casamassima si registrarono durante la guerra soltanto due vittime civili, entrambe investite da automezzi alleati nel tratto interno della Statale 100¹⁵⁵. Proprio Casamassima, il cui podestà negli anni

¹⁵⁰ Sui danni alla rete statale, stimati a livello nazionale in oltre 19 miliardi di lire nel 1945, cfr. C. Mochi, *I trasporti*, in *Annali dell'economia italiana*, vol. IX, t. 2, 1939-1945, Milano, Ipsoa, 1983, pp. 241-242.

¹⁵¹ Sulle Statali 16, 93, 96, 97, 98 e 99, difficoltà manutentorie e forte degrado delle pavimentazioni erano riscontrabili già negli anni 1941-1943 (cfr. le relazioni tecniche in ASANAS, Bari, B 24-40).

¹⁵² Mochi, *I trasporti* cit., p. 242.

¹⁵³ R.P. Weeber, *Diary, Week Ending 4 Mar. 44*, 27 febbraio 1944, in Allied Control Commission, s. 150 Public Works, sottos. 37 Region II, Reconstruction Programme (1944 Feb.-1944 Mar.), consultato in copia digitale presso l'Archivio centrale dello Stato.

¹⁵⁴ *Ibidem*.

¹⁵⁵ S. Montanaro, *Casamassima nella storia dei tempi*, vol. III, Bari, Levante Editori, 2000, p. 634.

374 *Stefano Mangullo*

Trenta aveva chiesto invano all'Aass interventi di messa in sicurezza¹⁵⁶, fu nel dopoguerra uno degli epicentri della mobilitazione per le varianti extraurbane. In una serie di accorate missive al prefetto e all'Anas, il sindaco democristiano Vito Nicola Susca seppe esprimere con efficacia il senso di pericolo e di spossessamento creato nella comunità dall'ingombrante presenza della traversa. In una prima lettera del settembre 1946, Susca descrisse le condizioni «funeste e continuamente pericolose» del tratto di strada, insistendo in particolare sull'«aspetto veramente assai impressionante» delle «persone letteralmente schiacciate mentre erano tranquillamente sull'uscio della propria abitazione» e sulle reazioni anche violente della gente esasperata («con pericolo di vero e proprio linciaggio degli automobilisti»)¹⁵⁷. Il diniego dell'Anas¹⁵⁸ non scoraggiò il primo cittadino, che tornò alla carica l'anno seguente indirizzando, stavolta direttamente al prefetto, una missiva nella quale spiegò cosa comportasse nella vita quotidiana del paese la presenza della traversa:

La Strada Statale n. 100 Bari-Taranto attraversa – come spina dorsale – il centro abitato di questo Comune formando il Corso Vittorio Emanuele, la Piazza del Municipio e il Corso Umberto: arterie e piazza principali del paese. La Piazza Municipio, specialmente, è la località dove si affolla solitamente la cittadinanza, dove avvengono festeggiamenti, comizi politici, celebrazioni, cortei, mercato, ecc. [...]. Con la ripresa del traffico automobilistico si sono manifestati seri inconvenienti per l'incolumità pubblica, con incidenti pericolosi anche per gli stessi autisti per reazione di folla¹⁵⁹.

Negli anni seguenti si mossero molti altri amministratori. In qualche caso si formarono cordate di comuni che votando in sequenza – quasi sempre all'unanimità – ordini del giorno simili cercavano di unire le forze per aumentare la pressione sull'Anas¹⁶⁰.

Il tempo delle varianti giunse negli anni Cinquanta grazie innanzitutto all'effetto congiunto della convenzione stipulata nel 1951 tra l'Anas e la

¹⁵⁶ Podestà di Casamassima al segretario federale del Pnf (e per conoscenza al prefetto di Bari), lettera del 30 ottobre 1936, in ASBA, Pref., AAGG, 1ª serie, b. 145, f. 2/3.

¹⁵⁷ Sindaco di Casamassima al compartimento Anas di Bari, 24 settembre 1946, ivi, UA, 3º vers., b. 2964, f. serie I. Cat. 20.

¹⁵⁸ Compartimento Anas di Bari al sindaco di Casamassima, lettera del 10 dicembre 1946, *ibidem*.

¹⁵⁹ Sindaco di Casamassima al prefetto di Bari, lettera del 7 giugno 1947, *ibidem*.

¹⁶⁰ Si veda il voto espresso nel gennaio del 1952 dal Consiglio comunale di Grumo Appula, seguito a stretto giro – con deliberazioni identiche quasi parola per parola – da quelli di Palo del Colle e Binetto, in ASBA, Pref., UA, 3º vers., b. 1483, f. 1.20.1.

375 *Strade e motori, modernità e conflitti*

Cassa per il Mezzogiorno e dei 40 miliardi di lire per il potenziamento delle statali meridionali e insulari stanziati dalla legge 27 novembre 1951, n. 1558, cui seguirono ulteriori provvedimenti nel 1953 e nel 1958¹⁶¹. Con queste risorse furono realizzate varianti extraurbane e nuove strade statali (la cui larghezza minima fu portata a 10,5 metri). L'impatto sul territorio fu duplice. Nell'immediato, comportò la distruzione di migliaia di alberi (ulivi, vigneti e mandorleti) e manufatti (muri a secco, edifici rurali ecc.). Per la nuova Statale 271, lunga circa 60 km, furono ad esempio tagliati 5.000 alberi di ulivo¹⁶², mentre per la variante Modugno-Grumo Appula della Statale 96 ne furono abbattuti 1.500¹⁶³. Successivamente, il corridoio stradale agì da catalizzatore di insediamenti residenziali, commerciali e industriali che, spesso nella pressoché completa assenza di strumenti urbanistici (piani regolatori e anche semplici regolamenti edilizi), determinarono una cementificazione tanto massiccia quanto disordinata. Iniziata negli anni interbellici, la trasformazione della strada entrava così in una fase nuova, dirompente e accelerata.

¹⁶¹ Sugli interventi della Casmez in materia di viabilità cfr. P. Grassini, *La viabilità*, in *Cassa per il Mezzogiorno. Dodici anni, 1950-1962*, vol. IV, *La viabilità*, Bari, Laterza, 1962, pp. 13-21, e C. Rindone, *Gli interventi infrastrutturali nel periodo di massimo impegno della Cassa per la viabilità e i trasporti (1950-1965)*, Bologna, il Mulino, 2016, pp. 271-334.

¹⁶² Decreto prefettizio del 17 dicembre 1960, in ASBA, Pref., Gabinetto, 3° vers.-Sez. 2, b. 25, f. 4.

¹⁶³ Decreto prefettizio del 9 febbraio 1954, in ivi, UA, 3° vers., b. 1483, f. 1954. Varie da 1-20-1 a 1-20-5.

EVENTI

ELV REVOLUTION: QUANDO LA FINE DIVENTA UN NUOVO INIZIO

Si è svolto a Milano, presso la sede dell'Automobile Club Milano, il primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il ciclo di incontri che accompagnano il percorso verso la 31a 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.

Il titolo dell'incontro, "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.

Ad aprire i lavori è stato **Pietro Meda**, Presidente di Automobile Club Milano che ospitava l'evento, con il suo benvenuto ai partecipanti. Quindi 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.

Il nuovo regolamento europeo

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 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 e l'applicazione scatterà 24 mesi dopo l'entrata in vigore.

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.

Le testimonianze

Lorella Volpato, Vicepresidente di ADA, Associazione Demolitori Automotive e titolare e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha sottolineato il ruolo



Enrica Lazzarini



Pietro Meda



crecente 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 re-

golamento introduce infatti un percorso progressivo sul contenuto di plastica riciclata nei veicoli -15% entro sei 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.

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 con-

cretizza 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 sia al riutilizzo come ricambi originali usati.

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.

Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore della Bresolin Spa, ha sottolineato 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.

A chiudere i lavori è stata **Enrica Lazarini**, 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.

Elda Frigerio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato smentisce i dogmi

In Germania, nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni crescono del 3,6%. Su un totale di 1,188 milioni di vetture, 283 mila sono BEV, pari al 23,9% del mercato, mentre le immatricolazioni di HEV e PHEV raggiungono quota 475 mila, con una quota complessiva del 40%.

Nel Regno Unito il mercato cresce del 9,8%, passando da 851 mila a 925 mila immatricolazioni. Le BEV sono 221 mila, pari al 23,9% del mercato, con un incremento del 41% rispetto ai primi cinque mesi del 2025. Anche le PHEV crescono del 41% e, insieme alle HEV, arrivano a rappresentare il 51,4% del mercato.

In Francia il mercato è sostanzialmente fermo (-0,6%). Le immatricolazioni di auto elettriche aumentano del 55%, passando da 119 mila a 186 mila unità rispetto al 2025, raggiungendo una quota di mercato del 27,8%. HEV e PHEV rappresentano complessivamente il 51% del mercato, ma le ibride plug-in restano molto deboli, con appena 35 mila immatricolazioni nel 2026.

In Spagna, con 519 mila immatricolazioni, quinto mercato dell'area UE+Efta+Regno Unito, l'elettrico continua ad arrancare: le BEV sono appena 50 mila, pari al 9,8% del mercato. La parte del leone la fanno invece le ibride HEV, con 248 mila immatricolazioni, quasi il 50% del totale, cui si aggiungono 62 mila PHEV.

L'Italia, su 790 mila immatricolazioni complessive, registra 65 mila BEV, pari all'8,2% del mercato. Le sole HEV raggiungono invece quota 398 mila, circa il 50% dell'immatricolato, mentre le PHEV si fermano anch'esse a 65 mila unità.

Quali considerazioni si possono trarre dai cinque principali mercati europei? L'elettrico cresce con decisione in Germania e nel Regno Unito, mercati che registrano anche un'espansione delle vendite complessive. In Francia il mercato ristagna, mentre in Spagna e in Italia le BEV continuano a non decollare, nonostante una crescita complessiva delle immatricolazioni, rispettivamente del 5,8% e del 9,4%. In questo scenario l'ibrido si conferma la scelta preferita dagli automobilisti e, insieme alle plug-in, rappresenta mediamente il 50% del mercato. Si va dunque verso l'elettrico, ma con gradualità e attraverso una lunga fase di transizione fondata sull'ibrido. Da questo punto di vista le scelte di Stellantis contenute nel Piano di maggio 2026 sembrano andare nella direzione corretta: continuare a investire su tutte le motorizzazioni, anche alla luce del confronto in corso tra costruttori e Unione europea.

Merita una riflessione anche la Norvegia, considerata la patria dell'auto elettrica. Pur con una quota BEV pari al 94% del mercato, le immatricolazioni complessive sono diminuite del 6,7%, passando da 57 mila a 54 mila vetture. Si tratta di numeri contenuti e quindi poco significativi dal punto di vista statistico.

C'è poi un dato paradossale che in Italia viene spesso presentato come un successo: il numero di punti di ricarica ogni mille auto BEV nei 31 Paesi dell'Europa allargata. L'Italia, con 98,8 punti di ricarica ogni mille veicoli elettrici, è al quinto posto della graduatoria. Un buon risultato? Solo in apparenza. A eccezione del Belgio, che guida la classifica con 244 punti di ricarica ogni mille auto ricaricabili ed è anche settimo per quota di mercato BEV (35,6%), tutti gli altri Paesi che precedono l'Italia hanno una diffusione dell'elettrico molto limitata: la Bulgaria ha 192 punti di ricarica ma solo il 7,6% di quota BEV; la Lituania 187 punti e il 6,2%; la Slovacchia 125 punti e appena il 5,8%, risultando terzultima nell'Unione europea. Seguono Italia, Slovenia, Romania e Croazia.

Fatta eccezione per Belgio e Austria, emerge quindi una correlazione piuttosto evidente: avere molti punti di ricarica non significa automaticamente avere un mercato elettrico sviluppato. Continuare a presentare questo dato come un successo rischia di spostare l'attenzione dal vero problema: il BEV sarà certamente predominante nel futuro, ma oggi non convince ancora una parte rilevante degli automobilisti e il traguardo del 2035 appare sempre più vicino. I dati sono disponibili sui siti di Unrae e Anfra. Fuori dall'Europa allargata, la Turchia cresce del 10,4%. La Russia, limitatamente ai veicoli leggeri, segna un incremento del 6,7%, anche se nel solo mese di maggio 2026 registra un crollo del 22%

rispetto a maggio 2025. Resta comunque un mercato ridimensionato, con meno di 400 mila immatricolazioni.

Nel Nord America gli Stati Uniti totalizzano 6,5 milioni di immatricolazioni nei primi cinque mesi del 2026, pur registrando una flessione del 5,1% rispetto al 2025. Vale la pena sottolineare il dato: 6,5 milioni di auto contro i 5,8 milioni dell'intera area UE+Efta+Regno Unito, pur con una popolazione di 350 milioni di abitanti contro i 536 milioni dell'Europa allargata. Anche il Messico cresce del 6,8%, raggiungendo 667 mila immatricolazioni, mentre il Canada arretra del 3,2%, fermandosi a 775 mila vetture.

In Sud America il Brasile compie un balzo del 21,5%, arrivando a 870 mila immatricolazioni, con il 69% delle vetture alimentate a flex fuel. L'Argentina registra invece un calo del 21% nei primi cinque mesi dell'anno, ma su volumi contenuti: appena 184 mila immatricolazioni.

In Asia spicca il caso dell'India, un mercato spesso sottovalutato dagli analisti ma che vale già 2,2 milioni di immatricolazioni e cresce del 18,1%. Si tratta di un Paese con un potenziale di sviluppo ancora molto elevato. Il Giappone, invece, mostra una lieve flessione (-1,5%), con 1,6 milioni di immatricolazioni.

In Cina il mercato interno registra un forte rallentamento. I dati disponibili riguardano i primi quattro mesi anziché cinque e mostrano una contrazione del 26%, con le immatricolazioni che scendono da 7,2 a 5,3 milioni. Una perdita di 1,9 milioni di vetture in soli quattro mesi che, se il trend fosse confermato, equivarrebbe a circa 5,7 milioni di immatricolazioni in meno su base annua.

Il rallentamento del mercato interno, di cui abbiamo già parlato, accentua la necessità per i costruttori cinesi – e, più in generale, per il governo di Pechino – di accelerare l'espansione sui mercati esteri, a partire dall'Europa. Per questo sono i costruttori europei, insieme all'Unione europea e ai governi nazionali, a dover definire una strategia comune, prendendo come punto di partenza il documento elaborato dalla stessa Commissione europea che privilegia la produzione sul territorio continentale.

Con i costruttori cinesi non bisogna avere fretta: le regole e le condizioni per eventuali insediamenti in Europa devono essere dettate da noi. Non basta attrarre stabilimenti produttivi: occorrono investimenti in ricerca, sviluppo e tecnologia. È ciò che fece Sergio Marchionne con Chrysler, quando mise sul tavolo non denaro ma tecnologia. Oggi l'Italia dovrebbe compiere l'operazione inversa: se volete investire nel nostro Paese, portate tecnologia da integrare con le nostre competenze e non semplici fabbriche di assemblaggio.

[Il mercato smentisce i dogmi]

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo

Autobus ancora in forte crescita

TELEBORSA

Pubblicato il 09/07/2026
Ultima modifica il 09/07/2026 alle ore 16:41



Nel mese di **giugno 2026** il **mercato dei veicoli industriali** torna in territorio positivo dopo la flessione di maggio. Le **immatricolazioni di autocarri** crescono del 6,7% (2.693 unità) e quelle di **rimorchi e semirimorchi pesanti** del 14,4% (1.489 unità). Nel **primo semestre** gli

autocarri segnano un +4% (15.002 unità), mentre i veicoli trainati crescono dell'1,5% (7.798 unità).

Per gli **autocarri**, nel semestre tutte le aree geografiche sono in crescita, con il Nord-Est in testa (+11,6%). **Aumentano i trattori stradali (+15,3%) e i veicoli da cantiere (+15,3%), mentre cala la quota dei mezzi a gas (1,2%) e di quelli elettrici e ibridi (1,4%).**

"La crescita delle **immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa** per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025 - commenta **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. Per questo motivo è imprescindibile l'attuazione di politiche pubbliche che supportino gli investimenti degli operatori del settore per una transizione ambientalmente, economicamente e socialmente sostenibile.

Si rinnova l'invito a dare immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto. A **oltre sette mesi dal suo annuncio, accolto con favore da tutto il settore**, il mancato avvio delle misure sta spingendo molte imprese a rinviare gli investimenti, con l'effetto di rallentare - anziché accelerare - il necessario rinnovamento delle flotte.

Si accoglie con favore la pubblicazione del decreto attuativo del nuovo Ecobonus, un passaggio essenziale per sostenere la transizione del settore. **È ora fondamentale rendere la misura operativa nel più breve tempo possibile, in coerenza con quanto richiesto per il piano dedicato all'autotrasporto.**

Tra gli ulteriori interventi necessari a salvaguardare la competitività del comparto, si segnala l'esigenza di estendere la clausola di adeguamento del

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

10/06/2026



Anfia: a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)

10/06/2026

ANFIA, cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%

01/07/2026

Auto, Vavassori (ANFIA): "Revisione target non è passo indietro"

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

09/07/2026

Poste Italiane, 240 mila richieste di rilascio e rinnovo dei passaporti

09/07/2026

USA, stoccaggi gas ultima settimana sopra le attese a +61 BCF

09/07/2026

La danese Danfoss si aggiudica Alfagomma in liquidazione: firmato l'accordo definitivo

corrispettivo alle variazioni del costo del carburante, **oggi applicata solo al diesel, anche alle alimentazioni alternative, nonché di reintrodurre adeguate misure fiscali di sostegno per tali tecnologie**".

Per i **veicoli trainati, il primo semestre evidenzia una sostanziale stabilità**, con tre aree geografiche in crescita e un calo solo nel Sud e Isole (-8%). Le marche estere aumentano del 3,5%, mentre quelle nazionali registrano un lieve calo (-1,1%).

"Il dato di giugno vede un mercato di segno opposto tra i rimorchi, in calo a doppia cifra, e i semirimorchi, che invece hanno registrato un +19% - commenta **Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA**.

Tuttavia, il quadro del primo semestre restituisce un mercato nel complesso stabile rispetto allo scorso anno: si tratta di **un andamento che evidenzia come il settore stia attraversando una fase di attesa**, con le imprese che guardano ormai da qualche mese alle misure di sostegno annunciate. Per questa ragione è fondamentale che diventino operative nel più breve tempo possibile.

La tempestiva attuazione di tali misure rappresenterebbe un importante fattore di fiducia per le imprese e favorirebbe il rinnovo del parco circolante con veicoli più moderni, sicuri e sostenibili, **rafforzando al tempo stesso la competitività della filiera e la domanda di nuovi mezzi**".

Continua infine la forte espansione del mercato degli autobus, che **a giugno registra 881 immatricolazioni (+124,2%), trainate soprattutto dai mezzi per il trasporto pubblico locale (+253,6%)**. Nel primo semestre le immatricolazioni raggiungono 3.978 unità (+52,1%), con incrementi in tutti i segmenti. Cresce anche la quota di autobus elettrici e ibridi, che sale al 43,8% del mercato.

"I dati evidenziano una crescita significativa del mercato, trainata però dalle ultime consegne del PNRR - afferma **Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA**.

Senza nuove risorse ci aspettiamo che i prossimi mesi possano registrare cali significativi. In questo momento è quindi fondamentale non perdere di vista la sfida strutturale che il settore sta affrontando: **la competizione dei Costruttori asiatici continua ad aumentare e sta conquistando quote di mercato sempre più rilevanti**.

Per questo ribadiamo quanto sosteniamo da mesi: **è necessario tutelare fin da ora la filiera industriale europea**. Non possiamo aspettare il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act perché rischiamo, a quel punto, di non avere più un contenuto Made in EU da proteggere. **Gli strumenti per valorizzare le produzioni europee sono già disponibili e chiediamo alle stazioni appaltanti di applicarli con maggiore convinzione**. Solo così sarà possibile garantire condizioni di concorrenza eque e preservare il patrimonio industriale italiano ed europeo".

09/07/2026

Porsche, le consegne del primo semestre calano del 16%, il dato più basso dal 2020

[> 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?

Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo*Autobus ancora in forte crescita*

9 luglio 2026 - 16.46

(Teleborsa) - Nel mese di giugno 2026 il mercato dei veicoli industriali torna in territorio positivo dopo la flessione di maggio. Le immatricolazioni di autocarri crescono del 6,7% (2.693 unità) e quelle di rimorchi e semirimorchi pesanti del 14,4% (1.489 unità). Nel primo semestre gli autocarri segnano un +4% (15.002 unità), mentre i veicoli trainati crescono dell'1,5% (7.798 unità).

Per gli autocarri, nel semestre tutte le aree geografiche sono in crescita, con il Nord-Est in testa (+11,6%). Aumentano i trattori stradali (+15,3%) e i veicoli da cantiere (+15,3%), mentre cala la quota dei mezzi a gas (1,2%) e di quelli elettrici e ibridi (1,4%).

"La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025 – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Per questo motivo è imprescindibile l'attuazione di politiche pubbliche che supportino gli investimenti degli operatori del settore per una transizione ambientalmente, economicamente e socialmente sostenibile.

Si rinnova l'invito a dare immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto.

A oltre sette mesi dal suo annuncio, accolto con favore da tutto il settore, il mancato avvio delle misure sta spingendo molte imprese a rinviare gli investimenti, con l'effetto di rallentare - anziché accelerare - il necessario rinnovamento delle flotte.

Si accoglie con favore la pubblicazione del decreto attuativo del nuovo Ecobonus, un passaggio essenziale per sostenere la transizione del settore. È ora fondamentale rendere la misura operativa nel più breve tempo possibile, in coerenza con quanto richiesto per il piano dedicato all'autotrasporto.

Tra gli ulteriori interventi necessari a salvaguardare la competitività del comparto, si segnala l'esigenza di estendere la clausola di adeguamento del corrispettivo alle variazioni del costo del carburante, oggi applicata solo al diesel, anche alle alimentazioni alternative, nonché di reintrodurre adeguate misure fiscali di sostegno per tali tecnologie".

Per i veicoli trainati, il primo semestre evidenzia una sostanziale stabilità, con tre aree geografiche in crescita e un calo solo nel Sud e Isole (-8%). Le marche estere aumentano del 3,5%, mentre quelle nazionali registrano un lieve calo (-1,1%).

"Il dato di giugno vede un mercato di segno opposto tra i rimorchi, in calo a doppia cifra, e i semirimorchi, che invece hanno registrato un +19% - commenta Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA.

Tuttavia, il quadro del primo semestre restituisce un mercato nel complesso stabile rispetto allo scorso anno: si tratta di un andamento che evidenzia come il settore stia attraversando una fase di attesa, con le imprese che guardano ormai da qualche mese alle misure di sostegno annunciate. Per questa ragione è fondamentale che diventino operative nel più breve tempo possibile.

La tempestiva attuazione di tali misure rappresenterebbe un importante fattore di fiducia per le imprese e favorirebbe il rinnovo del parco circolante con veicoli più moderni, sicuri e sostenibili, rafforzando al tempo stesso la competitività della filiera e la domanda di nuovi mezzi".

Continua infine la forte espansione del mercato degli autobus, che a giugno registra 881 immatricolazioni (+124,2%), trainate soprattutto dai mezzi per il trasporto pubblico locale (+253,6%). Nel primo semestre le immatricolazioni raggiungono 3.978 unità (+52,1%), con incrementi in tutti i segmenti. Cresce anche la quota di autobus elettrici e ibridi, che sale al 43,8% del mercato.

"I dati evidenziano una crescita significativa del mercato, trainata però dalle ultime consegne del PNRR - afferma Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA.

Senza nuove risorse ci aspettiamo che i prossimi mesi possano registrare cali significativi. In questo momento è quindi fondamentale non perdere di vista la sfida strutturale che il settore sta affrontando: la competizione dei Costruttori asiatici continua ad aumentare e sta conquistando quote di mercato sempre più rilevanti.

Per questo ribadiamo quanto sosteniamo da mesi: è necessario tutelare fin da ora la filiera industriale europea. Non possiamo aspettare il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act perché rischiamo, a quel punto, di non avere più un contenuto Made in EU da proteggere. Gli strumenti per valorizzare le produzioni europee sono già disponibili e chiediamo alle stazioni appaltanti di applicarli con maggiore convinzione. Solo così sarà possibile garantire condizioni di concorrenza eque e preservare il patrimonio industriale italiano ed europeo".

powered by Teleborsa

la Repubblica

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

Abbonati

APP

iOS | Android



Giovedì 9 Luglio 2026, ore 17.19



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](#) / [Anfia](#), Veicoli industriali: giugno torna positivo

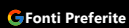
Anfia, Veicoli industriali: giugno torna positivo

Autobus ancora in forte crescita

Economia, Trasporti 09 luglio 2026 - 16.41



Seguici su



(Teleborsa) - Nel mese di giugno 2026 il mercato dei veicoli industriali torna in territorio positivo dopo la flessione di maggio. Le immatricolazioni di autocarri crescono del 6,7% (2.693 unità) e quelle di rimorchi e semirimorchi pesanti del 14,4% (1.489 unità). Nel primo semestre gli autocarri segnano un +4% (15.002 unità), mentre i veicoli trainati crescono dell'1,5% (7.798 unità).

Per gli autocarri, nel semestre tutte le aree geografiche sono in crescita, con il Nord-Est in testa (+11,6%). Aumentano i trattori stradali (+15,3%) e i veicoli da cantiere (+15,3%), mentre cala la quota dei mezzi a gas (1,2%) e di quelli elettrici e ibridi (1,4%).

"La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025 – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Per questo motivo è imprescindibile l'attuazione di politiche pubbliche che supportino gli investimenti degli operatori del settore per una transizione ambientalmente, economicamente e socialmente sostenibile.

Si rinnova l'invito a dare immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto. A oltre sette mesi dal suo annuncio, accolto con favore da tutto il settore, il mancato avvio delle misure sta spingendo molte imprese a rinviare gli investimenti, con

Altre notizie



- ▶ Estrima, assemblea approva rinvio a nuovo perdita esercizio 2025
- ▶ Piaggio, volumi e ricavi in crescita nel 2° trimestre. Generazione di cassa record
- ▶ Cina, esportazioni veicoli elettrici raggiungono livello record a maggio
- ▶ Ford richiama oltre 255mila veicoli negli USA per possibile spegnimento improvviso del motore
- ▶ New York: scambi in positivo per Honeywell International
- ▶ New York: scambi in positivo per Honeywell International

l'effetto di rallentare - anziché accelerare - il necessario rinnovamento delle flotte.

Si accoglie con favore la pubblicazione del decreto attuativo del nuovo Ecobonus, un passaggio essenziale per sostenere la transizione del settore. **È ora fondamentale rendere la misura operativa nel più breve tempo possibile, in coerenza con quanto richiesto per il piano dedicato all'autotrasporto.**

Tra gli ulteriori interventi necessari a salvaguardare la competitività del comparto, si segnala l'esigenza di estendere la clausola di adeguamento del corrispettivo alle variazioni del costo del carburante, **oggi applicata solo al diesel, anche alle alimentazioni alternative, nonché di reintrodurre adeguate misure fiscali di sostegno per tali tecnologie**".

Per i **veicoli trainati, il primo semestre evidenzia una sostanziale stabilità**, con tre aree geografiche in crescita e un calo solo nel Sud e Isole (-8%). Le marche estere aumentano del 3,5%, mentre quelle nazionali registrano un lieve calo (-1,1%).

"Il dato di giugno vede un mercato di segno opposto tra i rimorchi, in calo a doppia cifra, e i semirimorchi, che invece hanno registrato un +19% - commenta Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA.

Tuttavia, il quadro del primo semestre restituisce un mercato nel complesso stabile rispetto allo scorso anno: si tratta di un **andamento che evidenzia come il settore stia attraversando una fase di attesa**, con le imprese che guardano ormai da qualche mese alle misure di sostegno annunciate. Per questa ragione è fondamentale che diventino operative nel più breve tempo possibile.

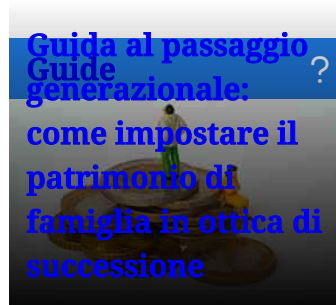
La tempestiva attuazione di tali misure rappresenterebbe un importante fattore di fiducia per le imprese e favorirebbe il rinnovo del parco circolante con veicoli più moderni, sicuri e sostenibili, **rafforzando al tempo stesso la competitività della filiera e la domanda di nuovi mezzi**".

Continua infine la forte espansione del mercato degli autobus, che **a giugno registra 881 immatricolazioni (+124,2%), trainate soprattutto dai mezzi per il trasporto pubblico locale (+253,6%)**. Nel primo semestre le immatricolazioni raggiungono 3.978 unità (+52,1%), con incrementi in tutti i segmenti. Cresce anche la quota di autobus elettrici e ibridi, che sale al 43,8% del mercato.

"I dati evidenziano una crescita significativa del mercato, trainata però dalle ultime consegne del PNRR - afferma Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA.

Senza nuove risorse ci aspettiamo che i prossimi mesi possano registrare cali significativi. In questo momento è quindi fondamentale non perdere di vista la sfida strutturale che il settore sta affrontando: **la competizione dei Costruttori asiatici continua ad aumentare e sta conquistando quote di mercato sempre più rilevanti**.

Per questo ribadiamo quanto sosteniamo da mesi: **è necessario tutelare fin da ora la filiera industriale europea**. Non possiamo aspettare il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act perché rischiamo, a quel punto, di non avere più un contenuto Made in EU da proteggere. **Gli strumenti per valorizzare le produzioni europee sono già disponibili e chiediamo alle stazioni appaltanti di applicarli con maggiore convinzione**. Solo così sarà possibile garantire condizioni di concorrenza eque e preservare il patrimonio industriale italiano ed europeo".



Il passaggio generazionale è un percorso strutturato per fasi, che può durare anni, da preparare in anticipo, perché nelle famiglie con un patrimonio o un'impresa il trasferimento riguarda persone...

[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**: a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)
- ▶ **ANFIA**: cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%

GoINTERNATIONAL®
10-11 marzo 2027
Allianz MiCo, Milano**Aice**
Associazione Italiana Esportazione S.p.A.
Borsa Nazionale all'Esportazione
Step
Exhibition**AGENZIA DI INFORMAZIONE**

Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti

GoINTERNATIONAL®
10-11 marzo 2027
Allianz MiCo, Milano**Aice**
Associazione Italiana Esportazione S.p.A.
Borsa Nazionale all'Esportazione
Step
Exhibition

ANFIA, a giugno autocarri (+6,7%) e veicoli trainati (+14,4%) in ripresa, autobus proseguono trend positivo (+124,2%)

Lug 9, 2026

(FERPRESS) – Torino, 9 LUG – Nel sesto mese del 2026, gli autocarri e i veicoli trainati, dopo la contrazione registrata a maggio, tornano positivi. Prosegue, invece, la crescita degli autobus, con un rialzo a tripla cifra.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI

Sei abbonato? [Accedi >>](#)L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 400,00 + iva**.Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro [tariffario](#).Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it

CONDIVIDERE:



TTS
ITALIANEWSLETTER
TTS ITALIA
GIUGNO 2026

TTS Italia su AI
e cybersecurity:
ecco le nostre
raccomandazioni
per un ecosistema
della mobilità
resiliente e sicuro



E ancora:

Istituzioni & Policy
Socio del mese
Novità da Soci ed Enti Locali
Le nostre attività
Opportunità in scadenza

LOGIN

Nome utente

Password

☒ Ricordami**LOG IN**

Password persa

ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTERAGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

DAILYLETTER

GLI EVENTI IN EVIDENZA05
Nov**Club Italia e ATV: convegno/visita tecnica "Tecnologie per il cliente nel trasporto pubblico"**

5 Nov 26

ALTRI EVENTI08
Set**6° Simposio Internazionale sugli impatti socioeconomici dell'Alta Velocità Ferroviaria**

8 Set 26

01
Ott**Adria Shipping Summit**

1 Ott 26

Trieste

07
Ott**Urban Tech 2026 - The Urban Technology Show, primo hub fieristico europeo su gestione intelligente delle città**

7 Ott 26

14

Green Logistics Expo

Ott

14 Ott 26

Padova

• **tutti gli eventi**

CERCA ...

GOOGLE TRANSLATE

RICHIEDI FERPRESS DAILYLETTER E MOBILITYMAGAZINE

Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine

EMAIL

ISCRIVITI

InnoTrans 2026
THE FUTURE OF MOBILITY
22 - 25 SEPTEMBER . BERLIN

SH RAIL
A DIVISION OF **DI** Database & Technology

30 YEARS

L'eccellenza della simulazione.
Vieni al nostro stand a vedere e provare
le nostre novità

HALL 6.1 STAND 455

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

20 anni fa vincevamo i Mondiali e guidavamo queste auto

Quando eravamo re, e non lo sapevamo. Grosso ci portava in finale e l'auto più venduta era la Fiat Punto. immagine
Producevamo 892.502 autovetture (quasi il quadruplo di oggi) e segnavamo tutti i rigori alla Francia. Il 9 luglio 2006 all'Olympiastadion, Berlino l'Italia diventava Campione del Mondo per la quarta volta nella sua storia. Ma cosa si guidava in quella caldissima estate? Abbiamo chiesto a Unrae i dati di vendita del luglio 2006 e questi sono i risultati: Top 20 luglio 2006 (dati Unrae) FIAT PUNTO FIAT PANDA VOLKSWAGEN GOLF FORD FOCUS FORD FIESTA LANCIA YPSILON TOYOTA YARIS OPEL ASTRA VOLKSWAGEN POLO CITROEN C3 RENAULT CLIO FIAT STILO PEUGEOT OPEL MERIVA ALFA ROMEO FIAT SEICENTO RENAULT SCENIC NISSAN MICRA MERCEDES CLASSE A ALFA ROMEO Una classifica di vendita che ci riporta a un mondo che non c'è più: la Fiat Punto, che aveva il 9,5% di quota di mercato e veniva prodotta a Mirafiori e poi a Melfi, è uscita definitivamente di produzione nell'agosto 2018, dopo 25 anni e tre generazioni, con oltre 9 milioni di unità vendute in tutta Europa. Leggi Anche: La Fiat Punto torna davvero? La Panda, per fortuna, c'è sempre. Nel 2006 era la seconda generazione e proprio in quell'anno debuttò la variante Cross. In classifica anche altre due Fiat andate fuori produzione da molto tempo: la Stilo e la Seicento. Fra le italiane andava forte anche la Lancia Ypsilon, in quinta posizione, e Alfa Romeo, con la 147 e la 159. Il resto delle immatricolazioni? Quasi tutte europee: la Golf, la Polo, ma anche Opel, Citroen, Peugeot, Renault, Mercedes. Vendeva bene Ford con la Focus e la Fiesta. Le uniche asiatiche erano due giapponesi: Toyota Yaris e la Nissan Micra E ORA? Se prendiamo i dati di vendita dei primi sei mesi del 2026, accanto ad alcune long-seller come Panda, Yaris, Clio (naturalmente rivedute e corrette rispetto a 20 anni fa) troviamo un mondo completamente rivoluzionato, con l'ingresso di nuovi marchi e una rivoluzione nelle Case auto, come l'ingresso di Jeep, Fiat, Peugeot, Citroen, Opel in Stellantis. FIAT PANDA JEEP AVENGER FIAT GRANDE PANDA DACIA SANDERO LEAPMOTOR T03 CITROEN C3 TOYOTA YARIS CROSS TOYOTA AYGO X PEUGEOT RENAULT CLIO MG ZS TOYOTA YARIS RENAULT CAPTUR VOLKSWAGEN T-ROC DACIA DUSTER VOLKSWAGEN T-CROSS FORD PUMA BYD ATTO 2 OPEL CORSA VOLKSWAGEN TIGUAN Top 20 luglio 2026 (dati Unrae) Fra i marchi emergenti Dacia, con la Sandero, diventata stabilmente l'auto più venduta a clienti privati in Europa e la Duster, il primo SUV low-cost, apparso sul mercato europeo nella primavera del 2010. Assistiamo poi all'ascesa dei nuovi brand cinesi, come Leapmotor, MG. BYD La produzione auto A immalinconire non è tanto il cambio dei modelli e dei brand, che comunque testimonia un settore in evoluzione, ma il crollo della produzione automotiva in Italia Leggi Anche: Così l'Italia ha perso l'automobile, storia del declino dalla produzione nazionale Nel 2026 la produzione di sole vetture passeggeri fu di 892.502 unità (dati [Anfia](#)), nel 2025 la produzione di passenger cars è scesa a 238.000 unità prodotte nell'intero anno, con un netto -19,8% rispetto all'anno precedente e un calo del 73,3% rispetto al 2006. Quasi più triste che fallire la qualificazione ai Mondiali per tre edizioni consecutive. CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale Telegram ufficiale e Google News Iscriviti alla nostra Newsletter e aggiungici alle tue fonti preferite di Google per non perderti le ultime novità di Fleet Magazine

Home ▶ “Rivedere gli obiettivi sulle emissioni non è un passo indietro”, dice il presidente ANFIA Roberto Vavassori

“Rivedere gli obiettivi sulle emissioni non è un passo indietro”, dice il presidente ANFIA Roberto Vavassori

In occasione dell'evento “The future of mobility in Europe: combining decarbonization, competitiveness and European industrial excellence”, organizzato al Parlamento europeo da Confindustria, in collaborazione con ANFIA e Confindustria Energia e alla presenza della direzione generale Clima della Commissione Europea e alcuni europarlamentari, il presidente ANFIA Roberto Vavassori ha invitato l'Ue a modificare il regolamento comunitario [...]

9 Luglio 2026 di Redazione

In primo piano

VIDEO PROVA / Viaggio a bordo del Temsa MD9

19 Giugno 2026

Bus da turismo, In vetrina

Nuovo 9700 e Marcopolo: Volvo Buses Italia rilancia la sfida al mercato. Obiettivo 10% di quota nel segmento turistico

17 Giugno 2026

Bus da turismo, In vetrina



Busworld Turchia 2026: il nostro racconto dalla fiera di Istanbul

19 Giugno 2026

Eventi, In vetrina

Di tutto e di... plus: il servizio di assistenza OMNIplus di Daimler Buses è sempre al top

1 Luglio 2026

In vetrina, News

In occasione dell'evento "The future of mobility in Europe: combining decarbonization, competitiveness and European industrial excellence", organizzato al Parlamento europeo da Confindustria, in collaborazione con [ANFIA](#) e Confindustria Energia e alla presenza della direzione generale Clima della Commissione Europea e alcuni europarlamentari, [il presidente ANFIA Roberto Vavassori ha invitato l'Ue a modificare il regolamento comunitario sul target delle emissioni di CO2 "per il bene del settore".](#)

[ANFIA](#) vuole modificare il regolamento Ue sulla CO2

Questo il suo intervento: «Il fatto stesso che siamo qui a discutere della **revisione del regolamento** dimostra che le previsioni formulate nel 2019 non si sono pienamente avverate, per ragioni che non dipendono dall'impegno della filiera automotive nella transizione. **La quota di mercato dei veicoli elettrici continua a crescere, ma a ritmi diversi da quelli stimati dalle istituzioni europee. Non è accettabile che, per il mancato raggiungimento di target di mercato sui quali l'industria non ha pieno controllo, venga penalizzata una filiera strategica che ha già investito oltre 250 miliardi di euro per riconvertire stabilimenti produttivi, processi e competenze. La stessa Cina che spesso viene presa come termine di paragone, non si è data nessun obiettivo e probabilmente non raggiungerà mai le percentuali di auto elettriche che ci stiamo imponendo noi in Europa. La revisione dei target non è un passo indietro rispetto agli investimenti già realizzati da Costruttori e componentisti; è invece un passaggio necessario per raggiungere gli obiettivi climatici senza compromettere competitività industriale e occupazione.**».

Potrebbe interessarti

NM VEICOLI INDUSTRIALI

News Articoli Rivista

Cerca...

News | 09 July 2026 | Autore: Redazione

Anfia: semestre positivo per il comparto pesante, autocarri in crescita e bus in volata

Segnali incoraggianti dal mercato dei veicoli industriali, che chiude il primo semestre in crescita. Anfia chiede immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare.



Dopo l'incertezza di giugno, con il lieve calo dei degli autocarri e al caduta dei trainati, il mercato italiano dei veicoli industriali torna a mostrare segnali positivi. A giugno 2026 entrambi i comparti registrano una crescita, mentre prosegue il trend favorevole degli autobus, sostenuti dagli investimenti nel trasporto pubblico locale.

Secondo le elaborazioni Anfia, infatti, nel sesto mese dell'anno sono stati immatricolati 2.693 nuovi autocarri con peso totale a terra superiore alle 3,5 tonnellate, pari a una crescita del 6,7% rispetto a giugno 2025.

Positivo anche il comparto dei veicoli trainati, con 1.489 libretti di circolazione per rimorchi e semirimorchi pesanti, in aumento del 14,4%. Il dato è sostenuto in particolare dai semirimorchi, cresciuti del 19%, mentre i rimorchi hanno registrato una flessione del 21,6%.

Guardando al primo semestre 2026, il mercato degli autocarri raggiunge quota 15.002 immatricolazioni, con un incremento del 4% rispetto allo stesso periodo del 2025. Anche i veicoli trainati mantengono un segno positivo, con 7.798 unità immatricolate e una crescita dell'1,5%.

Nel comparto autocarri, la crescita è trainata soprattutto dai veicoli più pesanti: nei primi sei mesi dell'anno gli autocarri oltre le 16 tonnellate crescono del 5,6%, mentre i trattori stradali segnano un incremento del 15,3%. In aumento anche i veicoli da cantiere (+15,3%) e i veicoli stradali (+2,6%), mentre risultano in calo gli autocarri rigidi (-6,7%).

Sul fronte delle alimentazioni alternative, la transizione procede con numeri ancora contenuti. Nel periodo gennaio-giugno 2026 gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano complessivamente l'1,4% del mercato, mentre il gas si ferma all'1,2%.

L'appello di Anfia: accelerare il rinnovo delle flotte

"La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025", ha commentato Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Secondo Sra, resta però fondamentale l'attuazione delle politiche pubbliche in grado di sostenere gli investimenti degli operatori e accompagnare una transizione sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

ANFIA rinnova quindi la richiesta di rendere operativo il piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto, annunciato nei mesi scorsi ma ancora in attesa di attuazione. Secondo l'associazione, i ritardi rischiano di spingere le imprese a rinviare gli investimenti, rallentando il necessario processo di svecchiamento delle flotte. L'associazione evidenzia inoltre l'importanza di rendere operativo il nuovo Ecobonus e di estendere la clausola di adeguamento del corrispettivo alle variazioni del costo del carburante anche alle alimentazioni alternative.

Trainati: cresce il segmento dei semirimorchi

Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi, il presidente della sezione Rimorchi di Anfia Massimo Menci sottolinea il diverso andamento dei due segmenti: "Il dato di giugno vede un mercato di segno opposto tra i rimorchi, in calo a doppia cifra, e i semirimorchi, che invece hanno registrato un +19%".

Secondo Menci, il primo semestre restituisce comunque un quadro di sostanziale stabilità, in una fase caratterizzata dall'attesa per le misure di sostegno annunciate. La loro rapida attuazione rappresenterebbe un elemento di fiducia per le imprese e favorirebbe il rinnovo del parco con veicoli più moderni, sicuri e sostenibili.

Autobus ancora in crescita

Prosegue anche il momento positivo per il trasporto passeggeri. A giugno 2026 il mercato degli autobus oltre le 3,5 tonnellate raggiunge 881 nuove immatricolazioni, con un incremento del 124,2% rispetto a giugno 2025.

Nel primo semestre il comparto totalizza 3.978 unità, in crescita del 52,1%.

Notizie in primo piano

Il consorzio Truck Company Group entra in Nexus Automotive Italia

Salamone accelera la crescita: dopo il nuovo hub, l'arrivo di Fabrizio Greco rafforza il team

Experica in Europart: nuovi orizzonti di crescita

Il Mio Camion Shop: un modello B2B online al servizio del mondo truck

Aftermarket truck: primo semestre 2025 da record. I dati del Barometro di Anfia

Iveco passa a Tata Motors: nasce un nuovo player globale nei veicoli industriali

ADAS: gli occhi e le mani elettroniche che guidano i camion moderni

[News](#) [Vehicles](#) [Off-Road](#) [Care](#) [People](#) [Logistic](#) [Megatrend](#)

ONROADMAG

YOUR JOURNEY, OUR STORIES



A giugno ANFIA segnala la ripresa di autocarri e veicoli trainati, mentre il mercato degli autobus continua a crescere.

ASSOCIAZIONI

NOTIZIE

Veicoli industriali, a giugno ANFIA rileva il ritorno alla crescita di autocarri e trainati

9 LUGLIO 2026 · 1 MIN READ · BY REDAZIONE

Nel mercato dei veicoli industriali ANFIA segnala a giugno 2026 il recupero di autocarri e semirimorchi, mentre gli autobus mantengono un aumento molto sostenuto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il mercato dei veicoli industriali mostra a giugno 2026 un recupero per autocarri e veicoli trainati, dopo la frenata osservata a maggio, mentre il comparto autobus prosegue su un percorso di forte espansione. Secondo i dati elaborati da ANFIA su base Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel mese sono stati rilasciati 2.693 libretti per nuovi autocarri, in aumento del 6,7% su base annua, e 1.489 per rimorchi e semirimorchi pesanti, in crescita del 14,4%. Nel primo semestre gli autocarri arrivano a 15.002 unità, pari a un +4%, mentre i veicoli trainati si attestano a 7.798, con un +1,5%. Sul fronte territoriale, per gli autocarri i rialzi interessano tutte le macroaree, con il Nord-Est in evidenza a +11,6%. Per alimentazione resta dominante il diesel, mentre quote più contenute riguardano gas, elettrico e ibrido. In questo quadro, Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci, osserva: "La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025".

Autocarri e trainati

Nel dettaglio del mercato dei veicoli industriali, tra gennaio e giugno i mezzi oltre 5 e fino a 8 tonnellate crescono del 15,3%, così come i pesanti oltre le 16 tonnellate, anch'essi a +5,6% nel cumulato. I trattori stradali segnano +15,3%, mentre gli autocarri rigidi arretrano del 6,7%. Per i veicoli trainati il bilancio del mese è diviso tra rimorchi, in calo del 21,6%, e semirimorchi, in aumento del 19%; nel semestre tre aree su quattro restano in terreno positivo. Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA, sintetizza così la fase attuale: "il quadro del primo semestre restituisce un mercato nel complesso stabile rispetto allo scorso anno: si tratta di un andamento che evidenzia come il settore stia attraversando una fase di attesa". Nello stesso passaggio, Menci sottolinea che "è fondamentale che diventino operative nel più breve tempo possibile" le misure di sostegno annunciate.

Autobus ancora in forte crescita

Il segmento autobus resta il più dinamico. A giugno 2026 le nuove unità sopra le 3,5 tonnellate sono 881, con un incremento del 124,2% rispetto allo stesso mese del 2025; nel semestre si sale a 3.978 mezzi, pari a un +52,1%. A trainare il risultato sono soprattutto i veicoli destinati al trasporto pubblico locale, in aumento del 253,6% nel mese e dell'87,4% nei sei mesi, mentre minibus e turistici mostrano andamenti differenziati. Sul piano energetico, nel cumulato avanzano soprattutto elettrico e idrogeno, mentre la quota del gas si riduce rispetto al 2025. Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA, collega però questa crescita alle "ultime consegne del PNRR" e avverte: "Senza nuove risorse ci aspettiamo che i prossimi mesi possano registrare cali significativi". Per ANFIA, oltre al rinnovo del parco, resta centrale la tenuta industriale europea in una fase di concorrenza crescente.





Dati **Anfia** giugno 2026: prosegue il trend positivo per i bus

Crescita a tripla cifra (+253,6 per cento) per gli autobus adibiti al Tpl, ma sono le ultime consegne del Pnrr



Anfia, acronimo di Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica ha rilasciato i dati relativi alle immatricolazioni di autobus con peso maggiore di 3,5 tonnellate nel mese di giugno 2026.

Nel sesto mese dell'anno il mercato degli autobus con peso totale a terra superiore a 3.500 kg totalizza 881 nuove unità, con un incremento del 124,2 per cento rispetto allo stesso mese del 2025. A Giugno 2026, sorprende la crescita a tripla cifra (+253,6 per cento) degli autobus adibiti al trasporto pubblico locale, mentre i minibus crescono a doppia cifra (+54,9 per cento). In calo, invece, gli autobus e midibus turistici (-13,3 per cento) e gli scuolabus (-6,1 per cento).

Analizzando il periodo gennaio-giugno 2026 e confrontandolo con lo stesso periodo del 2025 i libretti di autobus rilasciati sono 3.978 (+52,1 per cento rispetto a gennaio-giugno 2025). Nel cumulo la variazione è positiva per tutti comparti: +87,4 per cento gli

autobus adibiti al TPL, seguiti dai minibus (+19,2%) e dagli autobus e midibus turistici

(+19,1 per cento), mentre per gli scuolabus la variazione è nulla (+0,0 per cento).

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è dell'8,9 per cento a gennaio-giugno 2026 (era del 21,6 per cento nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici, ibridi metano/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 43,8 per cento (23,4 per cento nei primi sei mesi del 2025).

A livello territoriale, infine, nel primo semestre dell'anno le immatricolazioni registrano

una crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +88,6% nelle regioni del Nord-

Ovest, +79% nelle regioni del Centro, +51,4% nel Nord-Est e +18,6% nell'area Sud e Isole.

"I dati evidenziano una crescita significativa del mercato, trainata però dalle ultime consegne del Pnrr - afferma Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di Anfia e amministratore delegato di Tecnobus- Senza nuove risorse ci aspettiamo che i prossimi mesi possano registrare cali significativi.

In questo momento è quindi fondamentale non perdere di vista la sfida strutturale che il settore sta affrontando: la competizione dei Costruttori asiatici continua ad aumentare e sta conquistando quote di mercato sempre più rilevanti.

Per questo ribadiamo quanto sosteniamo da mesi: è necessario tutelare fin da ora la filiera industriale europea. Non possiamo aspettare il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act perché rischiamo, a quel punto, di non avere più un contenuto Made in Eu da proteggere. Gli strumenti per valorizzare le produzioni europee sono già disponibili e chiediamo alle stazioni appaltanti di applicarli con maggiore convinzione. Solo così sarà possibile garantire condizioni di concorrenza eque e preservare il patrimonio industriale italiano ed europeo".

Le riviste ufficiali
del Trasporto

Accedi

Contatti



Veicoli industriali, Federauto: crescita del 4,62% a giugno 2026, trainata dal segmento medio

Italia

Segno più a giugno 2026 per il mercato italiano dei veicoli industriali, trainato dalla ripresa delle motrici e dalla tenuta dei trattori stradali. Secondo quanto riporta l'ultima analisi di **Anfia**, il settore ha chiuso il sesto mese dell'anno in crescita: 2.579 il numero di immatricolazioni complessive di mezzi con massa superiore alle 3,5 Ton registrate nel mese, per un aumento del 4,62% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

Questa spinta ha contribuito a consolidare in positivo il bilancio della prima metà dell'anno, che archivia il semestre con un totale di 14.595 veicoli messi in circolazione, dato che si traduce in un incremento del 3,32% se confrontato con i primi sei mesi del 2025.

Analizzando le diverse categorie, si nota un mercato che cresce a differenti velocità.

Tra i segmenti, la fascia dei mezzi medi, compresi tra le 7,5 e le 16 Ton, ha mostrato l'accelerazione più evidente, passando dalle 169 unità di un anno fa alle 311 attuali, con un balzo dell'84,02%. Anche il comparto dei leggeri, quelli che si attestano tra le 3,51 e le 7,49 Ton, ha fatto registrare una variazione positiva dell'11,33%, totalizzando 167 nuove unità. Al contrario, la categoria dei pesanti, ovvero i mezzi che superano le 16 Ton, hanno subito una lieve contrazione del 2,10%, fermandosi a 2.101 immatricolazioni contro le 2.146 del giugno precedente.

Guardando più nel dettaglio alla tipologia costruttiva, nel mese di giugno le motrici hanno registrato 1.243 nuove unità, crescendo del 5,79% (negativo, invece, nel cumulato: - 7,85%) mentre i trattori stradali hanno raggiunto le 1.336 immatricolazioni, con un incremento del 3,57% (positivo anche il cumulato: +14,92%).

Sotto il profilo delle alimentazioni, sulle strade continua a prevalere il diesel, che copre il 95,25% del mix. Al contempo, si osserva una timida, ma costante ascesa dell'elettrico e del metano compresso (GNC).

Per quanto riguarda la carrozzeria, i veicoli dotati di cassone rimangono la scelta preferita, nonostante un volume pressoché identico a quello dell'anno passato. Nei leggeri, invece, i furgoni tornano in crescita.

Sul fronte dei servizi e della proprietà, a giugno il noleggio per le motrici ha vissuto una fase di crescita con 88 veicoli mentre per i trattori la domanda si è stabilizzata sulle 36 unità.

Di Carolina D'Elia | 09 Luglio 2026





VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO



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



Home › Veicoli › Mondo pesante › Veicoli industriali, a giugno ripartono le immatricolazioni: autocarri +6,7%, trainati +14,4%

VEICOLI MONDO PESANTE

Veicoli industriali, a giugno ripartono le immatricolazioni: autocarri +6,7%, trainati +14,4%

Dopo la flessione di maggio il mercato torna a crescere. [Anfia](#) chiede al Governo di rendere operativo il piano da 590 milioni di euro per il rinnovo delle flotte e di accelerare l'avvio del nuovo Ecobonus. La crescita maggiore si registra per i mezzi tra le 5 e le 8 tonnellate (+15,3%), mentre gli autocarri sopra le 16 tonnellate segnano un +5,6%

Di Redazione - 9 Luglio 2026

Nome utente
Password
Accedi
☐ Ricordami

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - MAG / GIU 2026



Facebook



Twitter



WhatsApp



LinkedIn



Dopo il rallentamento registrato a maggio, il mercato italiano dei veicoli industriali torna a crescere. A giugno le immatricolazioni di autocarri e veicoli trainati sono tornate in territorio positivo.

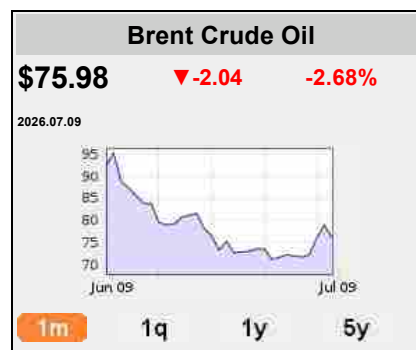
Secondo i dati diffusi da [Anfia](#), nel mese sono stati immatricolati **2.693 nuovi autocarri**, il **6,7%** in più rispetto a giugno 2025. Ancora più marcata la crescita dei **rimorchi e semirimorchi pesanti**, che hanno raggiunto quota **1.489 unità**, con un incremento del **14,4%**. Il risultato è trainato dai semirimorchi (+19%), mentre i rimorchi segnano una flessione del 21,6%. Nel primo semestre dell'anno il mercato mantiene un andamento positivo. Tra gennaio e giugno sono stati immatricolati **15.002 autocarri**, in crescita del **4%** rispetto allo stesso periodo del 2025, mentre i veicoli trainati raggiungono **7.798 unità**, con un incremento dell'**1,5%**.

Il Nord-Est corre

Per gli autocarri, il **Nord-Est** si conferma l'area più dinamica, con una crescita dell'11,6%, seguito dal Sud e Isole (+2,5%), dal Nord-Ovest (+0,5%) e dal Centro (+0,3%). Per classi di peso, nel primo semestre dell'anno mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+15,3%), seguiti dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+5,6%). In flessione a doppia cifra, invece, i veicoli sopra **le 3,5 e fino a 5 tonnellate (-46,2%)**, mentre il calo è più lieve per i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-3%) e per i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-0,8%). L'analisi per tipologia evidenzia la crescita dei **trattori stradali** (+15,3%), mentre gli **autocarri rigidi** registrano una flessione del 6,7%. Positivo anche l'andamento dei veicoli destinati ai cantieri (+15,3%) e dei veicoli stradali (+2,6%).

Frena l'elettrico

Resta invece limitata la diffusione delle alimentazioni alternative. Nei primi sei mesi del



2026 gli autocarri alimentati a gas rappresentano l'1,2% del mercato, mentre **i mezzi elettrici e ibridi si fermano complessivamente all'1,4%**, entrambe quote inferiori a quelle registrate nello stesso periodo dello scorso anno.

Anche il mercato dei veicoli trainati mostra segnali di tenuta nel semestre. Crescono le immatricolazioni nel Centro (+7,6%), nel Nord-Ovest (+6,7%) e nel Nord-Est (+5,6%), mentre il Sud e le Isole registrano un calo dell'8%. Le marche estere aumentano del 3,5%, mentre quelle nazionali arretrano dell'1,1%. "La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025 – commenta **Luca Sra, Delegato Anfia per il trasporto merci** – Per questo motivo è imprescindibile l'attuazione di politiche pubbliche che supportino gli investimenti degli operatori del settore per una transizione ambientalmente, economicamente e socialmente sostenibile. Si rinnova l'invito a dare **immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto**. A oltre sette mesi dal suo annuncio, accolto con favore da tutto il settore, il mancato avvio delle misure sta spingendo molte imprese a rinviare gli investimenti, con l'effetto di rallentare – anziché accelerare – il necessario rinnovamento delle flotte. Si accoglie con favore la pubblicazione del **decreto attuativo del nuovo Ecobonus**, un passaggio essenziale per sostenere la transizione del settore. È ora fondamentale rendere la misura operativa nel più breve tempo possibile, in coerenza con quanto richiesto per il piano dedicato all'autotrasporto. Tra gli ulteriori interventi necessari a salvaguardare la competitività del comparto, si segnala l'esigenza di estendere la clausola di adeguamento del corrispettivo alle variazioni del costo del carburante, oggi applicata solo al diesel, anche alle alimentazioni alternative, nonché di reintrodurre adeguate misure fiscali di sostegno per tali tecnologie".

Riproduzione riservata ©

Autore



Redazione

La redazione di Uomini e Trasporti

[VISUALIZZA TUTTI GLI ARTICOLI](#)

ARTICOLI CORRELATI



Schmitz accelera sulla smart factory: a Vreden nasce la nuova linea produttiva degli isothermici S.KO COOL

Mercato camion, si chiudono i primi sei mesi dell'anno: il report completo

Il mercato italiano, nel segmento over 16 ton, ha chiuso questa prima metà dell'anno con numeri in positivo. Stando ai dati [Anfia](#), si registra un +5,6% nelle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo (gennaio-giugno) del 2025. Nell'articolo, un'analisi dettagliata del mercato dei camion di casa nostra.

07/09/2026 di Redazione



L'autotrasporto italiano – ma potremmo allargare la considerazione a buona parte dell'Europa – non sta vivendo un periodo semplice. A volte riusciamo a immaginarlo

In primo piano

Isuzu D-Max 2.2, l'arte giapponese di saper fare un pick-up. Lo abbiamo provato in Valpolicella

06/24/2026

In Vetrina, Light Truck

Un mercato senza confini: così Truck1.eu collega gli autotrasportatori italiani al miglior usato europeo

06/10/2026

In Vetrina, Truck

[Video] Mercedes eActros 600, la doppia prova è vincente

06/17/2026

In Vetrina, Prove, Video

DKV guarda avanti, supportando innovazione e transizione nel trasporto. Intervista a Marco Berardelli

06/04/2026

In Vetrina, Parts

come stretto in una morsa: da una parte questioni strutturali come la **transizione energetica**, tanto invocata quanto difficile da realizzare sul campo e per questo, inevitabilmente, fattore di rallentamento industriale; dall'altra problemi – se vogliamo – estemporanei (almeno si spera) come quello relativo al recente **aumento del costo del carburante**.

Nonostante ciò, e nonostante alcuni passaggi di **politica interna** che faticano a delinearsi (in questo articolo, ad esempio, si parla del mancato sblocco del credito d'imposta), il **mercato italiano dei camion nel segmento over 16 ton** ha chiuso questa prima metà dell'anno con numeri in positivo.

Stando ai dati **Anfia**, infatti, si registra un **+5,6% rispetto allo stesso periodo (gennaio-giugno) del 2025**: da 11.978 immatricolazioni si è passati a 12.651.

Il mercato italiano dei camion nel dettaglio

Scendendo più nello specifico in questa analisi, vediamo che a trainare la crescita sono stati soprattutto i **trattori stradali**, con un significativo +15,3% rispetto allo scorso anno; male, invece, i **cabinati**, che fanno registrare un -8%.

Per quanto riguarda le alimentazioni, il **diesel** resta **padrone incontrastato del segmento over 16 ton** (98,5% della quota mercato) e cresce del 6% nelle immatricolazioni rispetto ai primi sei mesi del 2025. Aumentano – seppur la quota complessiva resta evidentemente residuale – i veicoli a **metano, Bev e Hev**: nel complesso sono **100**, 33 in più rispetto ai 67 del 2025. Infine, il **Gnl** che chiude con un passivo del 44,2%.

Fra le **aree geografiche**, invece, traina la crescita il **Nord-Est**, con una quota complessiva del 29,6% e un aumento del numero di veicoli over 16 ton immatricolati del 13,3%. Bene anche **Nord-Ovest** (+4,8%), **Sud e Isole** (+2,7%), mentre scende leggermente il numero di immatricolazioni nelle regioni del **Centro Italia**: -0,6% rispetto al gennaio-giugno scorso.

La classifica marchio per marchio

Tra i marchi **Iveco** resta leader con una quota complessiva del 21,8%, nonostante un calo nelle immatricolazioni del 20,5% (2.758 vs 3.469). Balzo in avanti notevole, invece, per **Volvo Trucks**, che consolida secondo posto e sorpasso su **Scania** – anch'essa in crescita, ma più contenuta (+4,7%) – con un bel +35,9%.

Marca	Quota 2026	Quota 2025	Immatricolato 2026	Immatricolato 2025
Iveco	21,8%	29%	2.758	3.469
Volvo Trucks	16,9%	13,1%	2.132	1.569
Scania	14,9%	15,1%	1.889	1.804
Mercedes-Benz	13,5%	11,5%	1.707	1.372
Man	12,2%	9,8%	1.542	1.170
Daf	10,6%	11,3%	1.342	1.355

Renault Trucks	7,6%	7,2%	967	866
Ford Trucks	1,3%	2,5%	164	298

Ai piedi del podio **Mercedes-Benz Trucks**, capace di aumentare il numero di veicoli immatricolati del 24,4% rispetto al periodo gennaio-giugno 2025. Molto bene anche **Man**, quinta, che fa registrare un +31,8% e **Renault Trucks** (+11,7%). Stabile **Daf Trucks** (-1%), mentre cala in maniera netta **Ford Trucks** (-45%).

I numeri del segmento over 3,5 ton

Finora abbiamo preso in esame il segmento dei veicoli pesanti, quelli con una massa complessiva superiore a 16 tonnellate. Se allarghiamo un po' lo sguardo anche ai veicoli medi e medi-leggeri, quindi a tutti quelli con un **peso oltre 3,5 ton**, vediamo che la crescita complessiva di questi primi sei mesi è leggermente inferiore: stando ai dati **Anfia**, si registra un **+4% rispetto allo stesso periodo del 2025**, con 15 mila veicoli immatricolati rispetto ai 14.427 dell'anno precedente.

Iveco in testa anche in questa **classifica**, con una quota complessiva del 26,2%, nettamente più alta rispetto al 21,8% del segmento over 16 ton. Anche per il resto, **posizioni invariate**: Volvo sempre al secondo posto, Scania a chiudere il podio e Mercedes poco dietro.

Unica, grossa, differenza, **l'ingresso in top 8 di Isuzu**, che fa registrare un pazzesco **+67,1%** e con il 2,3% di quota mercato complessiva supera – anche abbastanza nettamente – Ford Trucks.

Daf

fordtrucks

Iveco

Man

mercato camion

mercedesbenztrucks

renaulttrucks

SCANIA

volvo trucks

Articoli correlati

Mercato furgoni, i dati di Unrae certificano una flessione del 7,1% a maggio

06/16/2026 Light Truck, Mercato

Mercato camion e rimorchi, in Italia numeri in calo a maggio

06/12/2026 Mercato

Mercato camion in calo ad aprile, ma il bilancio dei primi 4 mesi resta positivo

05/18/2026 Mercato

E-bus sopra il 40%, con ibridi e idrogeno superano i diesel

Il boom degli autobus elettrici continua e anche giugno conferma il passo veloce degli e-bus. Secondo i dati diffusi da **Anfia**, nel confronto tra il primo semestre 2025 e quello del 2026 si passa da 401 a 1.667 immatricolazioni di veicoli a batteria, un balzo del 315,7% che fotografa la fase di espansione del segmento. È un risultato importante, ma resta da capire se la tendenza potrà mantenersi quando si esauriranno le ultime consegne legate al Pnrr, che oggi rappresentano la spinta principale del mercato. Sul fronte autocarri, invece, il quadro è opposto: il segmento registra un vero e proprio crollo, passando da 376 immatricolazioni nel primo semestre 2025 alle 192 dello stesso periodo del 2026, con una flessione del 48,9%. Una frenata così brusca preoccupa la filiera e spinge **Anfia** a chiedere di accelerare l'utilizzo dei 590 milioni del fondo per l'autotrasporto. La svolta: elettrici e (pochi) ibridi superano i diesel. Il mercato degli autobus con massa superiore a 3.500 kg chiude giugno 2026 con 881 nuove immatricolazioni, un risultato che segna un incremento del 124,2% rispetto allo stesso mese del 2025. La crescita è trainata soprattutto dai mezzi destinati al trasporto pubblico locale, che nel sesto mese dell'anno registrano un aumento a tripla cifra (+253,6%), mentre i minibus mostrano un andamento positivo con un +54,9%. Rimangono invece in territorio negativo gli autobus e midibus turistici, che scendono del 13,3%, e gli scuolabus, in calo del 6,1%. A Cagliari il 70% dei bus viaggia a batteria, nel 2030 tutti elettrici. Nel primo semestre dell'anno il mercato raggiunge complessivamente 3.978 immatricolazioni, pari a una crescita del 52,1% rispetto al periodo gennaio-giugno 2025. 125 autobus elettrici a Palermo. Il bilancio semestrale è positivo per tutti i comparti: gli autobus adibiti al TPL aumentano dell'87,4%, i minibus del 19,2% e gli autobus turistici del 19,1%, mentre gli scuolabus mantengono una variazione nulla, confermando lo stesso volume del 2025. Retrofit elettrico a Londra: torna in servizio il bus Routemaster degli anni '60. La ripartizione per alimentazione mostra un forte cambio rispetto al passato termico. Secondo i numeri di **Anfia**: La quota degli autobus a gas scende all'8,9% (era 21,6% nel 2025), mentre elettrici e ibridi raggiungono il 43,8% (23,4% nel 2025). Un raddoppio e come si legge nei dati sotto se si sommano gli ibridi i veicoli elettrificati superano quelli diesel. Aggiungendo anche i mezzi ad idrogeno il sorpasso è evidente. Crollo del metano e il Gnl resta super marginale. Immatricolazioni per alimentazione: Elettrici: 1.667 unità (+315,7%) Idrogeno: 179 unità (+2.457,1%) Diesel: 1.675 unità (+17,1%) Metano: 353 unità (-37,3%) Ibridi gasolio/elettrico: 72 unità (-64,7%) Ibridi metano/elettrico: 3 unità (-57,1%) GNL: 1 unità (-66,7%) Paolo Marini di **Anfia**: "Espansione legata al Pnrr". Secondo **Anfia**, questi numeri riflettono una fase di espansione sostenuta dalle ultime consegne legate al Pnrr. Paolo Marini, presidente della sezione autobus dell'associazione, sottolinea come la crescita attuale sia destinata a ridimensionarsi in assenza di nuove risorse. Marini evidenzia inoltre la crescente pressione competitiva dei costruttori asiatici, che stanno conquistando quote di mercato sempre più rilevanti. La logistica integrata Zenobe: e-camion, ricariche e accumulo per le flotte. Per questo ribadisce «la necessità di tutelare fin da subito la filiera industriale europea, senza attendere il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act, perché il rischio è quello di arrivare troppo tardi, con un contenuto "Made in EU" ormai marginale». Gli strumenti per valorizzare la produzione europea, afferma, «esistono già e dovrebbero essere applicati con maggiore convinzione dalle stazioni appaltanti, così da garantire condizioni di concorrenza eque e preservare il patrimonio industriale italiano ed europeo». Tracollo autocarri elettrici, quota quasi dimezzata. Anche nel primo semestre il diesel domina, siamo a quasi 97 camion su 100 immatricolati. L'elettrico già marginale nel 2025 quasi si dimezza. Parlano i numeri: da 376 immatricolazioni nel primo semestre 2025 alle 192 dello stesso periodo del 2026, con una flessione del 48,9%. Manca il sostegno e si sente. A iniziare dagli incentivi per l'acquisto del mezzo pesante. Un camion elettrico Volvo. Il comparto autocarri elettrici procede lento. Si parla di transizione, ma non vengono forniti gli strumenti, come invece succede per il comparto autobus, per la decarbonizzazione della flotta nazionale. Da **Anfia** sottolineano: «Si dia immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto, così da accelerare il necessario svecchiamento delle flotte». Forte calo delle immatricolazioni di camion elettrici nel 2026. Che fare? Iniziare a spendere i 590 milioni già stanziati. Luca Sra, delegato **Anfia** per il trasporto merci fa un riferimento alla sostenibilità. «La crescita delle immatricolazioni di autocarri registrata nel mese di giugno rappresenta un importante segnale di ripresa per un settore che è stato interessato da forti contrazioni nel 2025 - commenta Luca Sra, delegato **Anfia** per il trasporto merci - . Per questo motivo è imprescindibile l'attuazione di politiche pubbliche che supportino gli investimenti degli operatori del settore per una



transizione ambientalmente, economicamente e socialmente sostenibile». Si rinnova l'invito «a dare immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto. A oltre sette mesi dal suo annuncio, accolto con favore da tutto il settore, il mancato avvio delle misure sta spingendo molte imprese a rinviare gli investimenti, con l'effetto di rallentare - anziché accelerare - il necessario rinnovamento delle flotte». Per riprendere il sociologo Raymond Boudon: le azioni perverse dell'azione sociale o meglio della politica. Bene il decreto ecobonus, ma anche qui: «È ora fondamentale rendere la misura operativa nel più breve tempo possibile, in coerenza con quanto richiesto per il piano dedicato all'autotrasporto». LEGGI anche: Autotorino: «L'auto elettrica non torna indietro, ora infrastrutture e fiducia» e guarda il VIDEO [embedded content]

I componentisti italiani: inevitabili le ricadute sul nostro mercato

La filiera automotive

La Germania vale il 20% dell'export ed è il primo partner dell'Italia

Lello Naso

«Sono anni che cerchiamo di attirare l'attenzione su un problema creato da una transizione sbagliata nelle modalità, nelle scelte e nella mancata neutralità tecnologica». Marco Stella, 54 anni, amministratore delegato di Duerre Tubi Style di Maranello e vicepresidente di Anfia, l'associazione dei produttori italiani di componentistica, guarda oltre la chiusura dei quattro stabilimenti Volkswagen in Germania in discussione a Wolfsburg. Vede la crisi strutturale dell'industria automobilistica europea, figlia anche «di una fase terribile del ciclo economico, con mercati che ristagnano e imprese come non mai in crisi di competitività». Ma anche figlia di scelte strategiche totalmente sbagliate. «I costruttori», spiega, «hanno spinto sull'elettrico e si sono scollegati dalla filiera, dai dealer e, in definitiva, dai consumatori».

Il risultato del combinato disposto di una transizione autolesionista e di scelte strategiche sbagliate è stato un calo continuo e progressivo delle vendite di auto in Europa, accompagnato dalla crescita dei produttori cinesi, che hanno guadagnato quote a danno proprio dei co-

struttori europei. A cui si è aggiunta la chiusura del mercato americano seguita alla politica dei dazi di Trump. Tutti i costruttori europei sono in sovracapacità. Secondo le stime di Alix Partners, in Europa c'è una potenzialità produttiva che eccede di circa tre milioni di veicoli l'anno la richiesta del mercato. La metà della sovracapacità è localizzata in Germania; l'altra metà, più o meno equamente divisa, tra Italia e Spagna. La chiusura di stabilimenti e la cessione di capacità produttiva agli stessi costruttori cinesi potrebbe diventare un trend dei prossimi anni. «Dobbiamo prendere atto della profonda crisi di competitività in cui è precipitato il modello tedesco di filiera autarchica», dice Stella, «ma dobbiamo evitare soluzioni contingenti dettate dalla necessità di salvare la semestrale dell'azienda, servono scelte strategiche».

Un ulteriore crollo della Germania avrebbe certamente ripercussioni sulla componentistica italiana, circa 2.135 imprese con un fatturato stimato di 55,5 miliardi di euro e 168.000 addetti diretti. La Germania, che vale circa il 20% dell'export italiano, è il primo partner del settore con 4,9 miliardi di esportazioni (su 24,58 complessivi) e 4,1 miliardi di importazioni (su 17,3 miliardi complessivi) registrati nel 2025. Nel 2026 le proiezioni, fatte prima delle annunciate chiusure tedesche, danno risultati stabili. «Il riverbero della crisi tedesca sull'Italia sarà inevita-

bile», spiega Stella, «anche se la struttura stessa della nostra filiera la rende resiliente. Il controllo familiare, la flessibilità produttiva e la dinamicità delle nostre aziende potrebbero dare capacità di resistere e competere. Ma i costruttori saranno ancora una volta decisivi. Se inseguiranno la chimera del low cost cinese o degli accordi produttivi a qualunque costo, rischiamo l'ennesimo autogol».

Ma non c'è molto tempo per reagire. A partire dall'Iaa, l'industrial accelerator act, la disciplina a difesa del Made in Europe in discussione a Bruxelles. «Bisogna sgomberare subito il campo dagli equivoci: il Made in Europe incentivabile deve essere solo quello che è prodotto nella Ue a 27, al massimo con il Regno Unito. Non si può allargare al Marocco o alla Turchia, che diventerebbero testa di ponte per l'industria cinese. Poi, bisognerebbe estendere il campo degli incentivi Made in Europe alle flotte aziendali, oggi escluse».

Ma soprattutto bisogna anticipare tutto. «Con i tempi previsti oggi, l'Iaa entrerebbe in vigore nel 2029. Nel frattempo i costruttori europei avrebbero perso un altro 15% del mercato a vantaggio dei produttori cinesi. Non possiamo permettercelo. Pensare a una politica di dazi e barriere all'ingresso delle auto cinesi in Europa non sarebbe sbagliato. Anche la Cina ha otto milioni di veicoli di sovracapacità produttiva. Un problema con cui dovranno fare presto i conti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stella (Anfia): la Ue deve accelerare sul Made in Europe e introdurre dazi per le aziende cinesi



L'onda lunga tedesca. Una linea di produzione Volkswagen a Wolfsburg



L'ECONOMIA

La crisi di Volkswagen
"Pronti 120 mila tagli"

SARA TIRRITO — PAGINA 24

La crisi della Volkswagen in bilico 120 mila posti Trema l'indotto in Italia

Sindacati in piazza in tutta la Germania: "Si rischia un maxi conflitto sociale"
Effetti sulla componentistica che conta 160 mila addetti nel nostro Paese

SARA TIRRITO

La Germania scende in piazza mentre Volkswagen si prepara al taglio più severo della sua storia recente. Secondo le informazioni diffuse nella mattinata di ieri dai media tedeschi Spiegel e Bild, il piano di ristrutturazione prevede fino a 120mila esuberanti a livello globale e la chiusura progressiva di quattro stabilimenti tedeschi, a partire dal 2031. L'amministratore delegato Oliver Blume punterebbe a tagliare altri 55mila-70mila posti, che si sommerebbero ai 50mila già concordati con i sindacati entro il 2030.

Nella tarda serata di ieri, alla fine di un consiglio di sorveglianza fiume, l'azienda ha rilasciato un comunicato sibillino in cui parla di una «riduzione dei costi e della capacità produttiva», che passerà a nove

milioni di veicoli all'anno contro i 12 milioni pre-pandemia. Poi il dimezzamento della gamma di modelli. Bisogna leggere tra le righe per capire che sì, ci saranno dei tagli, ma non è chiaro quanti.

Se finora però il ceo Oliver Blume non poteva esporsi, prima del consiglio di sorveglianza

za, ora può parlare ai dipendenti. Ed è quello che chiedono i sindacati, specificando che se non risponderà alle richieste dei lavoratori ci saranno assemblee straordinarie in tutti gli stabilimenti, perché «la misura è colma». Nel documento interno visionato dalla stampa tedesca, il management descrive la situazione del gruppo come «critica», definendola «una minaccia per la sopravvivenza» dell'azienda. Nel 2025 Volkswagen ha consegnato circa 9 milioni di veicoli, il 20% in meno rispetto al 2019, con un crollo in Cina, dove la concorrenza dei produttori locali ha eroso quote in un mercato un tempo prezioso per l'automotive europeo. Nel primo trimestre 2026 la redditività operativa si è fermata al 3,3%, lontana dall'obiettivo dell'8%. Dalle indiscrezioni trapelate ieri mattina, il piano a cui starebbe lavorando

Blume prevede la fine della produzione a Emden e Zwickau nel 2031, a Hannover nel 2032 e a Neckarsulm nel 2034, per un totale di circa 40mila lavoratori coinvolti nei quattro siti. Gli investimenti scenderebbero da 180 a 135 miliardi di euro nel periodo 2027-2031, con le risorse redirette verso stabili-

menti più economici in Europa dell'Est, come Bratislava e Győr. Per i siti tedeschi si valuta anche una riconversione verso il settore della difesa, sul modello di Osnabrück.

Nella ristrutturazione rientrerebbero poi i cambiamenti di organizzazione e governance. Il marchio Vw e la divisione componenti, verrebbero scorporati in società autonome, riducendo di fatto il potere della Bassa Sassonia, che detiene il 20% dei diritti di voto e si oppone alle chiusure. Da Wolfsburg a Salzgitter, in deci-

ne di città i lavoratori, rappresentati dall'Ig Metall sono scesi in piazza contro il progetto di Blume, con cartelli e indumenti da umorismo nero (vedi foto). «I dipendenti sono inquieti - ha detto la presidente del consiglio di fabbrica Daniela Cavallo prima di entrare nella riunione del consiglio di sorveglianza -. Nelle nostre sedi i colleghi hanno paura del futuro». «Si rischia un conflitto sociale» L'inquietudine arriva anche in Italia. La Germania è il primo mercato di esportazione per la componentistica nazionale, con 5 miliardi di euro di produzione diretti soprattutto verso Volkswagen,

BMW e Mercedes, un flusso che negli anni ha compensato il calo della produzione degli stabilimenti italiani. Le aziende più esposte si trovano in Lombardia e Veneto, ma anche in Piemonte ed Emilia. In totale, il comparto ha 160mila addetti nella componentistica, oltre 5mila aziende e 60 miliardi di fatturato. «Se anche la componentistica tedesca vacilla - dice Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - sarà inevitabile una contrazione significativa del fatturato per le imprese italiane della filiera, che negli anni hanno diversificato per tutelarsi dal calo produttivo nazionale».

Una settimana fa, la notizia che Cariad, controllata di Vw per la guida autonoma, potrebbe interrompere prima della fi-

ne naturale (al 2027) la partnership con Bosch. La decisione non dovrebbe riguardare direttamente l'Italia, dove il gruppo ha 5.500 addetti, ma la crisi avrà inevitabilmente delle conseguenze sul Paese. Anche perché, secondo l'Ft, tra le opzioni al vaglio di Blume per alleggerire i costi ci sarebbe anche la vendita o la quotazione dei marchi italiani Lamborghini e Ducati. Dall'inizio del mandato dell'attuale ceo, nel 2022, il titolo ha dimezzato il suo valore in Borsa. E a soffrire sono anche Bmw, che ha tagliato le previsioni sugli utili, e Mercedes, impegnata in trattative sindacali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lombardia, Veneto
Piemonte ed Emilia
sono tra i primi fornitori
dell'auto tedesca

5

Miliardi di euro
Il valore della
componentistica
italiana per Berlino

-34%

La flessione del titolo
del gruppo tedesco
Volkswagen
da inizio anno a oggi



Inprotesta Il corteo dei lavoratori di Volkswagen fuori dallo stabilimento di Zwickau, nella parte orientale della Germania



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno

(+10,59% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente)

TELEBORSA

Pubblicato il 10/07/2026
Ultima modifica il 10/07/2026 alle ore 19:28

Nel mese di **giugno**, sono state immatricolate oltre 146mila autovetture, in crescita del 10,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulo del semestre, le immatricolazioni sono state 936.045, in aumento del 9,5% rispetto all'anno precedente. È quanto emerge dal

Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a Giugno.

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni** per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono giugno in calo del 15,5%, con una quota di mercato del 18,1%. In flessione anche le autovetture diesel (-30,3% su giugno 2025), con una market share del 6,5%. Nel cumulo, le immatricolazioni di autovetture a benzina registrano una variazione del 17,1% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel nel cumulo: -25,5% e 6,9% di quota nel periodo.

Le **immatricolazioni** delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 75,4% del mercato del solo mese di giugno, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+26,3%). Nel cumulo, le alternative aumentano del 26,0% e hanno una quota di mercato del 73,3% (+9,6 p.p. rispetto al 2025). Le autovetture elettrificate rappresentano il 66,7% del mercato di giugno, così come nel cumulo il 67,0%, con volumi in crescita nel mese (+30,8%) e in aumento nel cumulo (+34,2%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 17,8% nel mese, con una quota di mercato del 45,9%, mentre, nel cumulo, risultano in crescita del 23,0%, con una market share del 49,5%.

Le **immatricolazioni** di autovetture ricaricabili incrementano del 72,6% nel mese (quota di mercato: 20,8%) e sono in crescita dell'81,0% nel cumulo (con la market share al 17,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 10,2% e aumentano del 86,6% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +61,2%, con il 10,7% di quota del mercato del mese. Nel cumulo del semestre, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +77,7% (quota: 8,5%) e +84,3% (quota: 9,0%).

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 8,7% dell'immatricolato di giugno,

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

01/07/2026



Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni

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

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/07/2026

Commercialisti, grazie a dialogo con l'Agenzia più tempo per controlli formali dichiarazioni

10/07/2026

Cerved, downgrade di Moody's a Caa1 ma outlook stabile

10/07/2026

OPA Tinexta, le adesioni salgono allo 0,31%

interamente composto da autovetture Gpl (+0,2% su giugno 2025). Nel cumulo, nel 2026, le autovetture a Gpl risultano in calo del 23,3% (quota: 6,3%).

10/07/2026

OPA Datalogic, le adesioni salgono al 2,08%

[> 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?

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

LA STAMPA SAE S.P.A

P. IVA 13425960013

Redazione:

Via Ernesto Lugaro 15 - 10126 Torino

(TO), Italia

[Scrivi alla redazione](#)[Cookie Policy](#)[Dichiarazione di accessibilità](#)[Pubblicità](#)[Privacy](#)[Riserva TDM](#)[Dati Societari](#)[CMP](#)[Contatti](#)[Sede](#)

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 24 Mondo Europa

f X in ...

24Ore AI Video Foto Podcast Lab24 24+

Abbonati

Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Repubblica Ceca, edificio prende fuoco e crolla come un castello di carte...



Il celebre "pavimento di burro d'arachidi" torna a Rotterdam



Il giornalista danese a Rutte (Nato): Trump vuole la Groenlandia e Lei...

Servizio | Industria dell'auto

«Le chiusure di Volkswagen avranno un riverbero anche in Italia»

I componentisti: la Germania vale il 20% dell'export ed è il nostro primo partner

di Lello Naso
10 luglio 2026

Aggiungi Il Sole 24 Ore ai preferiti su Google



▲ Una Volkswagen parcheggiata davanti alla sede centrale della Volkswagen il giorno della riunione del consiglio di sorveglianza, a Wolfsburg, in Germania, il 9 luglio 2026. REUTERS/Lisi Niesner



Ascolta la versione audio dell'articolo



3' di lettura | English Version

Loading...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



«Sono anni che cerchiamo di attirare l'attenzione su un problema creato da una transizione sbagliata nelle modalità, nelle scelte e nella mancata neutralità tecnologica». **Marco Stella, 54 anni, amministratore delegato di Duerre Tubi Style di Maranello e vicepresidente di Anfia,** l'associazione dei produttori italiani di componentistica, guarda oltre la chiusura dei quattro stabilimenti Volkswagen in Germania in discussione a Wolfsburg. Vede la crisi strutturale dell'industria automobilistica europea, figlia anche «di una fase terribile del ciclo economico, con mercati che ristagnano e imprese come non mai in crisi di competitività». Ma anche figlia di scelte strategiche totalmente sbagliate. «**I costruttori, spiega, «hanno spinto sull'elettrico e si sono scollegati dalla filiera, dai dealer e, in definitiva, dai consumatori».**

Chiedilo al Sole



Domande di approfondimento generate da 24Ore AI ⓘ

Il risultato del combinato disposto di una transizione autolesionista e di scelte strategiche sbagliate è stato un calo continuo e progressivo delle vendite di auto in Europa, accompagnato dalla crescita dei produttori cinesi, che hanno guadagnato quote a danno proprio dei costruttori europei. A cui si è aggiunta la chiusura del mercato americano seguita alla politica dei dazi di Trump. **Tutti i costruttori europei sono in sovracapacità. Secondo le stime di Alix Partners, in Europa c'è una potenzialità produttiva che eccede di circa tre milioni di veicoli l'anno la richiesta del mercato. La metà della sovracapacità è localizzata in Germania; l'altra metà, più o meno equamente divisa, tra Italia e Spagna.** La chiusura di stabilimenti e la cessione di capacità produttiva agli stessi costruttori cinesi potrebbe diventare un trend dei prossimi anni. «Dobbiamo prendere atto della profonda crisi di competitività in cui è precipitato il modello tedesco di filiera autarchica», dice Stella, «ma dobbiamo evitare soluzioni contingenti dettate dalla necessità di salvare la semestrale dell'azienda, servono scelte strategiche».

Pubblicità
Loading...

24

Un ulteriore crollo della Germania avrebbe certamente ripercussioni sulla componentistica italiana, circa 2.135 imprese con un fatturato stimato di

58,8 miliardi di euro e 170.000 addetti diretti. **La Germania è il primo partner del settore con 4,9 miliardi di esportazioni (su 24,58 complessivi) e 4,1 miliardi di importazioni (su 17,3 miliardi complessivi) registrati nel 2025.** Nel 2026 le proiezioni, fatte prime delle annunciate chiusure tedesche, danno risultati stabili. «Il riverbero della crisi tedesca sull'Italia sarà inevitabile», spiega Stella, «anche se la struttura stessa della nostra filiera la rende resiliente. Il controllo familiare, la flessibilità produttiva e la dinamicità delle nostre aziende potrebbero dare capacità di resistere e competere. Ma i costruttori saranno ancora una volta decisivi. Se inseguiranno la chimera del low cost cinese o degli accordi produttivi a qualunque costo, rischiamo l'ennesimo autogol».

Ma non c'è molto tempo per reagire. A partire dall'Iaa, l'industrial accelerator act, la disciplina a difesa del Made in Europa in discussione a Bruxelles. «Bisogna sgomberare subito il campo dagli equivoci: il Made in Europe incentivabile deve essere solo quello che è prodotto nella Ue a 27, al massimo con il Regno Unito. Non si può allargare al Marocco o alla Turchia, che diventerebbero testa di ponte per l'industria cinese. Poi, bisognerebbe estendere il campo degli incentivi Made in Europe alle flotte aziendali, oggi escluse dal provvedimento».

Novità 24Ore AI, l'assistente che permette di dialogare con i contenuti del sito
Scopri di più →

24

ABBONAMENTO Il
Sole 24 Ore 2 mesi
1€
Scopri di più →

24

Ma soprattutto bisogna anticipare tutto. «**Con i tempi previsti oggi, l'Iaa entrerebbe in vigore nel 2029. Nel frattempo avremmo i costruttori europei avrebbero perso un altro 15% del mercato a vantaggio dei produttori cinesi.** Non possiamo permettercelo. Pensare a una politica di dazi e barriere all'ingresso delle auto cinesi in Europa non sarebbe sbagliato. Anche la Cina ha otto milioni di veicoli di sovracapacità produttiva. Un problema con cui dovranno fare presto i conti e con possiamo risolvere noi europei».

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI Italia Volkswagen AG costruttore Germania Unione Europea

Per approfondire

Volkswagen, ecco il piano anticrisi: ipotesi chiusura per 4 stabilimenti in Germania dal 2031

24

24+ L'auto in crisi ora ha nuovi leader: i cinesi e le big tech

24



Venerdì 10 Luglio 2026, ore 19.33



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](#) / Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno

Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno

(+10,59% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente)

🕒 10 luglio 2026 - 19.28



Seguici su



(Teleborsa) - Nel mese di **giugno**, sono state immatricolate oltre 146mila autovetture, in crescita del 10,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulo del semestre, le immatricolazioni sono state 936.045, in aumento del 9,5% rispetto all'anno precedente. È quanto emerge dal Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di [ANFIA](#), che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a Giugno.

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni** per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono giugno in calo del 15,5%, con una quota di mercato del 18,1%. In flessione anche le autovetture diesel (-30,3% su giugno 2025), con una market share del 6,5%. Nel cumulo, le immatricolazioni di autovetture a benzina registrano una variazione del 17,1% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel nel cumulo: -25,5% e 6,9% di quota nel periodo.

Le **immatricolazioni** delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 75,4% del mercato del solo mese di giugno, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+26,3%). Nel cumulo, le alternative aumentano del 26,0% e hanno una quota di mercato del 73,3% (+9,6 p.p. rispetto al 2025). Le autovetture elettrificate rappresentano il 66,7% del mercato di giugno, così come nel cumulo il 67,0%, con volumi in crescita nel mese (+30,8%) e in aumento nel cumulo (+34,2%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 17,8% nel mese, con una quota di mercato del 45,9%, mentre, nel cumulo, risultano in crescita del 23,0%, con una market share del 49,5%.

Le **immatricolazioni** di autovetture ricaricabili incrementano del 72,6% nel mese (quota di mercato:

Altre notizie



- ▶ Auto, immatricolazioni in aumento del 3,2% in Europa a maggio
- ▶ Noleggio auto: quota oltre il 33% delle immatricolazioni nel primo semestre 2026
- ▶ Analisi Tecnica: Swiss Market Index del 9/06/2026
- ▶ Analisi Tecnica: USD/YEN del 24/06/2026
- ▶ Piazza Affari: il comparto oil italiano in forte calo
- ▶ Analisi Tecnica: USD/YEN del 9/06/2026

20,8%) e sono in crescita dell'81,0% nel cumulato (con la market share al 17,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 10,2% e aumentano del 86,6% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +61,2%, con il 10,7% di quota del mercato del mese. Nel cumulato del semestre, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +77,7% (quota: 8,5%) e +84,3% (quota: 9,0%).

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 8,7% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (+0,2% su giugno 2025). Nel cumulato, nel 2026, le autovetture a Gpl risultano in calo del 23,3% (quota: 6,3%).

Vuoi leggere contenuti come questo?

Iscriviti alla newsletter settimanale di Teleborsa

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

ISCRIVITI



Oggi, tra gli strumenti quotati, non ci sono più soltanto gli ETF, che ormai sono entrati nel lessico comune di chi investe, ma anche una famiglia più ampia di prodotti negoziati in borsa, che...

[leggi tutto](#)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni
- ▶ Anfia, Auto, maggio positivo: immatricolazioni in crescita del 7,6%
- ▶ Oro: 4.146,09 dollari alle 19:30
- ▶ Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Assicurazioni
Energia
Lusso
Comunicati Corporate

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX
Vorvel

RUBRICHE

Gli Speciali
Guide
VIDEO
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettificazione
Corporate Actions

L'AZIENDA

Auto, Anfia: A maggio +22,7% annuale produzione e +27% da inizio anno

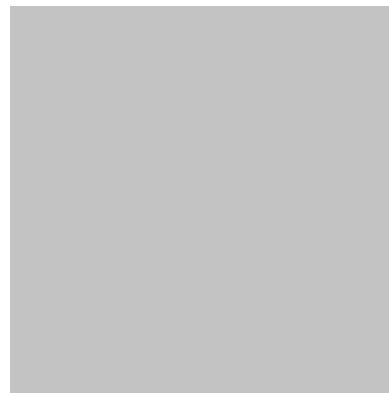
10 Luglio 2026

Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a maggio ammonta a circa 29.000 unità, in aumento del 22,7% rispetto a maggio 2025. Nel cumulato dei cinque mesi, il totale delle autovetture prodotte si attesta a 139.046, il 26,9% in più rispetto a gennaio-maggio 2025. Dai dati Istat, spiega **Anfia**, emerge che l'indice della produzione dell'industria automotiva italiana nel suo insieme registra una crescita del 16,1% rispetto a maggio 2025, mentre nei primi cinque mesi del 2026 aumenta del 16%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale positiva del 27,8% a maggio e del 25,5% nei primi cinque mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, invece, inverte la tendenza con una lieve crescita, dell'1,3%, nel mese, ma resta in calo del 6,1% nel cumulato; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 3,4% a maggio e del 4,9% nel periodo gennaio-maggio 2026.

(Segue)

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



Petrolio, Crea: Ricavi mensili Russia da export a 489 mln, ai minimi da inizio guerra

12 Dicembre 2025



Abbonati



Economia & Finanza ▾ Fisco & Lavoro ▾ Imprese ▾ Risparmio ▾



• Motori • Fintech • Green • Lifestyle

Imprese > News imprese

Crisi Volkswagen, nel nuovo piano quattro fabbriche verso la chiusura. Anche l'Italia paga il conto

Flavia Provenzani 10 Luglio 2026 - 10:04

*Wolfsburg alza bandiera bianca sul vecchio modello tedesco. Blume: tagli, chiusure e 45 miliardi di investimenti in meno.***Anfia:** «Il riverbero sull'Italia sarà inevitabile»

Crisi Volkswagen, nel nuovo piano quattro fabbriche verso la chiusura. Anche l'Italia paga il conto

 Aggiungi Money.it come
Fonte preferita su Google

Un giorno del giudizio per l'**industria automobilistica tedesca** e per il modello che per decenni ha fatto da carburante alla locomotiva economica europea. Ieri, a Wolfsburg, l'amministratore delegato di **Volkswagen Oliver Blume** ha illustrato al consiglio di sorveglianza la **strategia «Visione 2030»**, il più importante piano di ristrutturazione della storia recente del gruppo. Lo stesso Blume, del resto, non aveva nascosto la **gravità della situazione** già all'assemblea dei soci di giugno, quando aveva ammesso che il modello di business del gruppo, vincente per decenni, oggi non funziona più.

Cosa prevede il piano di Volkswagen

Secondo le anticipazioni di Der Spiegel, confermate nei contorni dalla riunione di ieri, il progetto prevede la **chiusura di**

quattro stabilimenti in Germania tra il 2031 e il 2034: Zwickau ed Emden fermerebbero le linee nel 2031, il sito dei veicoli commerciali di Hannover nel 2032, mentre nel 2034 toccherebbe allo stabilimento Audi di Neckarsulm. Nei quattro impianti lavorano complessivamente circa **40mila persone**.

Sul fronte occupazionale, il piano contempla **l'eliminazione di altri 50mila posti di lavoro entro il 2030** - 100mila in totale, considerando i 50mila già concordati con i sindacati a fine 2024. Secondo il documento interno visionato da *Bild*, il management definisce la situazione del gruppo «critica», addirittura una minaccia per la sopravvivenza dell'azienda, alla luce del calo di vendite, utili e flussi di cassa.

Gli **obiettivi finanziari** sono ambiziosi: portare il margine operativo al 9% entro il 2030, più che triplicando quello attuale, riducendo al contempo gli investimenti da 180 a 135 miliardi di euro nel periodo 2027-2031. Parte della **produzione** verrebbe trasferita **verso siti dell'Europa orientale**, in particolare Bratislava e Gyor, dove il costo del lavoro è inferiore. Tra le ipotesi allo studio per gli impianti dismessi c'è **la riconversione ad attività nel settore della difesa**, sul modello dello stabilimento di Osnabrück.

Il piano prevede infine una **profonda riorganizzazione societaria**, con lo scorporo delle attività automobilistiche e della divisione componenti in società distinte.

Ma da dove nasce la crisi di Volkswagen?

Le cause sono strutturali. Il fattore principale è **il crollo delle vendite in Cina**, dove i costruttori locali di auto elettriche hanno eroso la quota di mercato delle aziende straniere, riducendola dal 57 al 32% in cinque anni. A questo si sommano i ritardi accumulati nello sviluppo del software e la debolezza della domanda di veicoli a batteria in Europa, con la transizione elettrica che ha generato costi elevatissimi a fronte di ritorni inferiori alle attese. Nel 2025 il gruppo ha consegnato circa 9 milioni di veicoli, quasi il 20% in meno rispetto al 2019.

IG Metall ha organizzato una giornata di mobilitazione in numerosi stabilimenti del gruppo, coinvolgendo delegati e consigli di fabbrica di Volkswagen, Audi, Porsche, Man e Cariad. Daniela Cavallo, presidente del consiglio di fabbrica, ha denunciato che decine di migliaia di lavoratori temono per il proprio futuro, mentre **il governo della Bassa Sassonia, che detiene l'11,8% del capitale e il 20% dei diritti di voto**, si è affrettato a smentire l'ipotesi di chiusure. I rappresentanti dei lavoratori accettano soltanto uscite volontarie, escludendo categoricamente la chiusura di impianti.

Impatto anche sull'Italia

La componentistica nazionale conta circa 2.135 imprese, un fatturato stimato di 58,8 miliardi di euro e 170mila addetti diretti e **la Germania è il primo partner del settore**, con 4,9 miliardi di export sui 24,58 complessivi registrati nel 2025.

«*Il riverbero della crisi tedesca sull'Italia sarà inevitabile*», avverte al Sole 24 Ore Marco Stella, amministratore delegato di Duerre Tubi Style di Maranello e vicepresidente di **Anfia**, l'associazione dei produttori italiani di componentistica. Stella legge la vicenda Volkswagen come il sintomo di una **crisi più profonda**, originata a suo giudizio da **una transizione all'elettrico gestita male**, senza neutralità tecnologica, che ha scollegato i costruttori dalla filiera, dai concessionari e in ultima analisi dai consumatori.

Il quadro è aggravato dalla sovracapacità - secondo le stime di AlixPartners citate da **Anfia**, in Europa la potenzialità produttiva eccede la domanda di circa tre milioni di veicoli l'anno, metà dei quali concentrati in Germania e il resto diviso tra Italia e Spagna.

Per il vicepresidente di **Anfia**, la crisi certifica **il fallimento del modello tedesco di filiera autarchica**, ma la risposta non può essere fatta di misure tampone pensate per salvare i conti semestrali: servono scelte strategiche. La filiera italiana,

sottolinea, ha caratteristiche che la rendono più resiliente ma molto dipenderà dai costruttori: inseguire il low cost cinese o accordi produttivi a qualunque costo sarebbe, nelle sue parole, «l'ennesimo autogol».

La partita di Bruxelles

Il tempo, però, stringe. Il fronte decisivo è l'**Industrial Accelerator Act in discussione a Bruxelles**, la disciplina a tutela del Made in Europe. Anfia chiede che gli incentivi riguardino solo la produzione realizzata nell'UE, escludendo Marocco e Turchia, che rischierebbero di trasformarsi in teste di ponte per l'industria cinese, e che il perimetro venga esteso alle flotte aziendali, oggi fuori dal provvedimento.

Soprattutto, serve accelerare. Con l'entrata in vigore prevista nel 2029, calcola Stella, **i costruttori europei perderebbero nel frattempo un altro 15% di mercato** a favore dei produttori cinesi. Anche dazi e barriere all'ingresso non sarebbero un tabù, considerando che la stessa Cina sconta una sovracapacità di otto milioni di veicoli - un problema che, osserva il vicepresidente di Anfia, non spetta agli europei risolvere.

La chiusura di stabilimenti e la cessione di capacità produttiva, magari proprio a costruttori cinesi, potrebbero diventare il trend dei prossimi anni. Il piano di Wolfsburg, in questo senso, potrebbe essere **l'inizio di una ristrutturazione continentale**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARGOMENTI

[# Volkswagen](#)[# Piano industriale](#)[# Crisi d'impresa](#)

Notizie e approfondimenti selezionati dal Financial Times



FINANCIAL TIMES

La grande operazione di insabbiamento sui data center per l'AI, spiegata sul Financial Times

Le regole sulla trasparenza sembrano non valere per i data center e le big (...)

9 luglio 2026

Selezionati per te

NEWS IMPRESE

Arrivano i mattoni di plastica riciclata. Case costruite in soli 5 giorni

NEWS IMPRESE

Solo un produttore di auto riesce a gestire correttamente i propri stabilimenti in Europa

Correlato

● motorimagazine

Menu

PIÙ LETTI

Oggi Settimana Mese



Dune 400: la Scrambler che porta gli anni '80 e '90 nel progetto Triumph Originals 2026



La spia del motore è accesa ma la macchina va bene: cosa significa?



Zeekr esplora suv fuoristrada e pick-up: la strategia del marchio premium di Geely



Spia auto con lucchetto: cosa significa e cosa fare



Mobilità in crisi: perché gli italiani non comprano più auto nuove



Crescita record degli e-bus e frenata dei camion: cosa dicono i dati Anfia

Nel primo semestre 2026 gli autobus a batteria registrano una crescita del 315,7%, toccando 1.667 immatricolazioni, mentre gli autocarri elettrici calano del 48,9% fino a 192 unità; Anfia e i delegati richiamano all'uso dei 590 milioni previsti per l'autotrasporto e alla tutela della filiera europea.

PUBBLICATO IL 10/07/2026 ALLE 06:52

Il settore del trasporto su gomma mostra due facce distinte: nel primo semestre 2026 il comparto autobus registra una spinta significativa verso l'elettrico, mentre il segmento degli autocarri evidenzia una contrazione netta. I dati elaborati dall'associazione del settore mettono in luce numeri che fotografano una transizione in corso ma non ancora stabile: e-bus in forte espansione e autocarri elettrici alle prese con la mancanza di incentivi puntuali.

Crescita degli autobus a batteria nel primo semestre 2026

Nel raffronto tra il **primo semestre 2026** e il **primo semestre 2026** le immatricolazioni di autobus a batteria passano da **401** a **1.667** unità, un incremento del **315,7%** che indica una fase di espansione del segmento. Questo balzo è in larga misura collegato alle ultime consegne finanziate dal *Pnrr* che al momento rappresentano la principale spinta agli acquisti. Complessivamente, il mercato degli autobus con massa superiore a 3.500 kg chiude giugno 2026 con **881** nuove immatricolazioni, pari a un aumento del **124,2%** rispetto allo stesso mese del 2026.

Tra i sottosettori, i mezzi per il **trasporto pubblico locale (TPL)** mostrano un aumento a

trippla cifra nel mese di giugno (+253,6%), mentre i **minibus** registrano un +54,9%. Al contrario, gli autobus turistici e i midibus calano del 13,3% e gli **scuolabus** segnano un -6,1% su base mensile. Sul piano geografico e di esempio pratico, nelle città emergono esperienze concrete: a **Cagliari** si registra una forte penetrazione dell'elettrico con il 70% dei bus che viaggia a batteria, e la prospettiva annunciata è quella di un parco totalmente elettrico entro **2030**. A **Palermo** sono state immatricolate **125** unità elettriche nel semestre, mentre a **Londra** progetti di *retrofit* riportano in servizio modelli storici come il Routemaster degli anni '60 adeguati con tecnologie elettriche.

Ripartizione per alimentazione e trend

La distribuzione per alimentazione mostra un cambio d'assetto: gli autobus a gas scendono all'**8,9%** (era il **21,6%** nel 2026), mentre la quota di mezzi **elettrici e ibridi** sale al **43,8%** (era il **23,4%** nel 2026). Inserendo anche i veicoli a idrogeno, il sorpasso rispetto ai soli mezzi diesel diventa evidente. I dati di immatricolazione per alimentazione nel periodo indicano: **elettrici** 1.667 unità (+315,7%); **idrogeno** 179 unità (+2.457,1%); **diesel** 1.675 unità (+17,1%); **metano** 353 unità (-37,3%); ibridi e GNL su quote marginali.

Contrazione degli autocarri elettrici e la richiesta dei 590 milioni

Il settore degli **autocarri** percorre invece un sentiero opposto: nel primo semestre 2026 le immatricolazioni di mezzi pesanti elettrici scendono da **376** (primo semestre 2026) a **192** una flessione del **48,9%**. In termini percentuali, il diesel continua a dominare il mercato degli autocarri, con quasi 97 camion su 100 immatricolati ancora alimentati a combustibile tradizionale. La mancanza di strumenti di supporto e incentivi è indicata come una delle principali cause del rallentamento.

Luca Sra, delegato dell'associazione per il trasporto merci, sottolinea la necessità di politiche pubbliche che accompagnino la transizione in modo sostenibile sul piano ambientale, economico e sociale; inoltre si rilancia l'appello all'utilizzo del fondo già stanziato. Da qui la richiesta concreta dell'industria: «**Si dia immediata attuazione al piano straordinario da 590 milioni** per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto», misura che, se attivata, potrebbe sbloccare investimenti e accelerare il rinnovamento delle flotte.

Posizione dell'industria su tutela e concorrenza

Paolo Marini, presidente della sezione autobus dell'associazione, definisce l'attuale fase una **espansione legata al Pnrr** e avverte che la crescita si ridimensionerà in assenza di nuove risorse. Marini evidenzia anche la pressione competitiva proveniente dai produttori asiatici e chiede misure immediate per proteggere la filiera europea: «la necessità di tutelare fin da subito la filiera industriale europea, senza attendere il 2029 e l'entrata in vigore dell'Industrial Accelerator Act, perché il rischio è quello di arrivare troppo tardi, con un contenuto *"Made in EU"* ormai marginale». Gli strumenti per valorizzare la produzione a livello continentale, aggiunge, esistono e dovrebbero essere applicati con maggiore convinzione dalle stazioni appaltanti.

Scritto da **Ilaria Mauri**



AD



Trasporti e imprese, segnali di ripresa dal mercato dei veicoli industriali

Un indicatore importante anche per l'economia italiana



MARTA BETTINI

10 LUGLIO 2026



Il mercato dei **veicoli industriali** torna a dare segnali incoraggianti. A giugno 2026 le immatricolazioni sono aumentate rispetto allo stesso mese del 2025, confermando una ripresa che interessa il comparto del trasporto merci e della logistica.



crescita dei **veicoli industriali** rappresenta un indicatore importante anche per l'economia italiana, perché riflette la propensione delle imprese a investire nel rinnovo delle flotte.



Veicoli industriali: crescono le immatricolazioni a giugno

ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

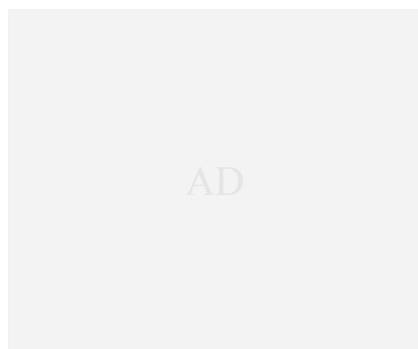
089849-IT073K

Secondo gli ultimi dati ANFIA, a giugno sono stati immatricolati 2.693 autocarri, con un incremento del 6,7% rispetto allo scorso anno. Positivo anche il comparto dei rimorchi e semirimorchi pesanti, che registra una crescita del 14,4%.

A trainare il mercato sono soprattutto i semirimorchi, mentre i rimorchi mostrano ancora una flessione. Nel complesso, però, il settore dei **veicoli industriali** conferma un'inversione di tendenza dopo mesi caratterizzati da risultati più incerti.

Veicoli industriali: il primo semestre chiude con il segno positivo

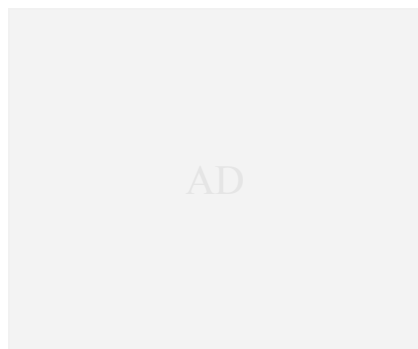
Nei primi sei mesi del 2026 sono stati immatricolati 15.002 autocarri, pari a un incremento del 4% rispetto allo stesso periodo del 2025. Anche rimorchi e semirimorchi registrano un aumento dell'1,5%.



Dal punto di vista geografico, il Nord-Est è l'area che cresce di più, seguito da Sud e Isole, Nord-Ovest e Centro. I dati confermano una domanda in ripresa per i **veicoli industriali**, sostenuta dagli investimenti delle imprese del trasporto e della logistica.

Aumentano i mezzi pesanti e i trattori stradali

Le performance migliori riguardano i mezzi tra 5 e 8 tonnellate e quelli oltre le 16 tonnellate. In crescita anche i trattori stradali, mentre gli autocarri rigidi registrano una leggera contrazione.

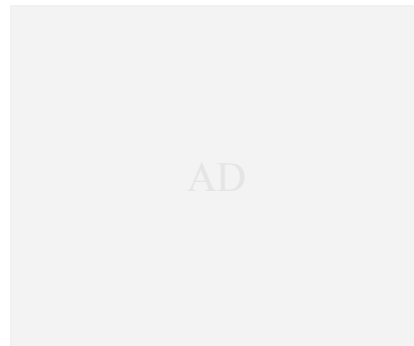


L'andamento dimostra come il mercato dei **veicoli industriali** continui a privilegiare i mezzi destinati al trasporto a lunga percorrenza e alle attività produttive.

Diesel ancora protagonista nel mercato dei veicoli industriali

Il diesel resta la motorizzazione predominante nel mercato dei **veicoli industriali**. Le alimentazioni alternative, come gas, elettrico e ibrido, rappresentano ancora una quota limitata delle immatricolazioni.

La diffusione di mezzi a basse emissioni procede lentamente e richiede nuovi investimenti, infrastrutture dedicate e incentivi per favorire il rinnovo del parco



In CAMION

CAMION

Trasporti e imprese, segnali di ripresa dal mercato dei veicoli industriali

CAMION

Autotrasporto, multa a chi obbliga gli autisti a carico e scarico: cosa succede in Europa

CAMION

Trasferita autisti autotrasporto: quando non spetta la deduzione forfettaria

CAMION

Incentivi formazione autotrasporto 2026: informazioni utili

CAMION

circolante.

Servono incentivi per sostenere il mercato

Secondo ANFIA, i risultati di giugno rappresentano un segnale positivo, ma la crescita dei **veicoli industriali** dovrà essere accompagnata da politiche di sostegno agli investimenti.

L'introduzione di nuovi incentivi e il rinnovo delle flotte potrebbero accelerare la diffusione di mezzi più sicuri, efficienti e sostenibili, rafforzando la competitività del settore dei trasporti e della logistica.

Leggi anche: [Bonus furgoni in arrivo con incentivi fino a 20.000 euro](#)



AUTOTRASPORTO



NUMERI



VEICOLI INDUSTRIALI

**Autotrasporto: nuove norme UE
su emissioni ed Eurobollo per i
veicoli pesanti**

AD

AD

Continua a leggere

CAMION

Autotrasporto, multa a chi obbliga gli autisti a carico e scarico: cosa succede in Europa

Cosa cambia in Europa con le nuove regole

CAMION

Trasferita autisti autotrasporto: quando non spetta la deduzione forfettaria

Chiarimenti dell'Agenzia delle Entrate

CAMION

Incentivi formazione autotrasporto 2026: informazioni utili

5 milioni di euro per le imprese, domande dal 21 settembre al 30 ottobre
2026

CAMION

Autotrasporto: nuove norme UE su emissioni ed Eurobollo per i veicoli pesanti

Cosa cambia per i veicoli pesanti e perché servono dati e AI per ridurre costi, consumi e CO2

CAMION

Lavoro e caldo estremo: scattano i controlli INL per tutelare i lavoratori

Orari, pause, acqua, DPI e formazione per tutelare i lavoratori

Trasporti-Italia
com

REDAZIONECONTATTICODICE ETICO E DI COMPORTAMENTOIL WIDGET DI TRASPORTI-ITALIA
POLITICA EDITORIALE E BEST PRACTICE

Copyright © 2014 Trasporti-Italia, il portale italiano dei trasporti e della logistica. Tutti i diritti riservati.
Testata giornalistica iscritta nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma (n. 47 del 10 marzo 2014).
Direttore Responsabile Veronica Concilio.
Edita da Officina Telematica, via Carlo Bartolomeo Piazza 8, 00161 Roma - P.Iva 05174190651.

Le immagini utilizzate provengono da banche dati freeware,
sono state inviate dagli uffici stampa con autorizzazioni alla pubblicazione o appartengono all'editore.

Privacy Policy | Cookie Policy | P.Iva 05174190651



La produzione automotive cresce del 16% a maggio

In maggio, secondo i dati Istat, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme ha registrato una crescita del 16,1% su base annua, mentre nei primi cinque mesi è salita del 16%. I dati preliminari di **Anfia**, l'associazione della filiera dell'auto, rilevano che la produzione domestica delle autovetture in maggio è ammontata a circa 29 mila unità (+22,7%). Nei cinque mesi il totale delle autovetture prodotte si attesta a 139.046 mettendo a segno un +26,9% annuo. L'indice della produzione industriale nel suo complesso è aumentato dell'1,1% in maggio.

— © Riproduzione riservata —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K



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

AUTO: ANFIA, A GIUGNO TORNANO A CRESCERE AUTOCARRI E VEICOLI TRAINATI, BENE I BUS

Il Sole
24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 12 lug - Nel mese di giugno 2026, il mercato italiano degli autocarri e dei veicoli trainati, dopo la contrazione registrata a maggio, torna positivo. Prosegue intanto la crescita degli autobus, con un rialzo a tripla cifra. E' quanto indica l'Anfia, specificando che nel mese di giugno sono stati rilasciati 2.693 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+6,7% rispetto a giugno 2025) e 1.489 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+14,4%), suddivisi in 116 rimorchi (-21,6%) e 1.373 semirimorchi (+19%). Per quanto riguarda il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg, nel mese di giugno 2026 totalizza 881 nuove unità, con un incremento del 124,2% rispetto a giugno 2025. Nel sesto mese dell'anno si mantengono positivi gli autobus adibiti al Tpl, con una crescita a tripla cifra (+253,6%), e i minibus, che crescono a doppia cifra (+54,9%). In calo, invece, gli autobus e midibus turistici (-13,3%) e gli scuolabus (-6,1%).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 12-07-26 11:56:48 (0179) 5 NNNN

TAG

ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

in



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

AUTO: ANFIA, A GIUGNO TORNANO A CRESCERE AUTOCARRI E VEICOLI TRAINATI, BENE I BUS -2-

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 12 lug - Nei primi sei mesi del 2026 si contano 15.002 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 4% in più rispetto a gennaio-giugno 2025, e 7.798 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+1,5% rispetto a gennaio-giugno 2025), così ripartiti: 680 rimorchi (-7,1%) e 7.118 semirimorchi (+2,4%). Per gli autocarri, a gennaio-giugno 2026 tutte e quattro le aree geografiche registrano una crescita: il Nord-Est a doppia cifra (+11,6%), mentre l'incremento è più contenuto nell'area Sud e Isole (+2,5%), nel Nord-Ovest (+0,5%) e nelle regioni del Centro (+0,3%). Per classi di peso, nel primo semestre dell'anno mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+15,3%), seguiti dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+5,6%).

In flessione a doppia cifra, invece, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (-46,2%), mentre il calo è più lieve per i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-3%) e per i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-0,8%). Nei primi sei mesi del 2026, gli autocarri rigidi registrano un calo del 6,7%, mentre i trattori stradali chiudono a +15,3%.

Nello stesso periodo, incrementano i veicoli da cantiere (+15,3%) e i veicoli stradali (+2,6%). Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi sei mesi del 2026 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,2% (era dell'1,6% a gennaio-giugno 2025), per un totale di 185 unità, mentre gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,4% del totale (il 2,7% a gennaio-giugno 2025). In riferimento ai veicoli trainati, nei primi sei mesi dell'anno si confermano in crescita tre aree geografiche su quattro: +7,6% il Centro, +6,7% le regioni del Nord-Ovest e +5,6% il Nord-Est. In flessione l'area del Sud e Isole (-8%). Le marche estere totalizzano 4.506 libretti di circolazione (+3,5%); variazione negativa, invece, per le marche nazionali (-1,1%), con 3.292 libretti.

In riferimento agli autobus, nei primi sei mesi del 2026, i libretti rilasciati sono 3.978 (+52,1% rispetto a gennaio-giugno 2025). Nel cumulo la variazione è positiva per tutti i comparti: +87,4% gli autobus adibiti al Tpl, seguiti dai minibus (+19,2%) e dagli autobus e midibus turistici (+19,1%), mentre per gli scuolabus la variazione è nulla (+0,0%). Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è dell'8,9% a gennaio-giugno 2026 (era del 21,6% nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici, ibridi metano/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 43,8% (23,4% nei primi sei mesi del 2025). A livello territoriale, infine, nel primo semestre dell'anno le immatricolazioni registrano una crescita a doppia cifra in tutte le



aree geografiche: +88,6% nelle regioni del Nord-Ovest, +79% nelle regioni del Centro, +51,4% nel Nord-Est e +18,6% nell'area Sud e Isole.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 12-07-26 11:59:45 (0181) 5 NNNN

TAG

AMERICA DEL NORD HAITI DEPARTEMENT DU NORD EST
ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN

in

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits | Dichiarazione di accessibilità

AUTOPROMOTEC

Road to Bologna all'incontro «ELV Revolution» in vista della rassegna

... Road to Bologna. È ufficialmente iniziato il percorso che accompagnerà tanti appassionati ad Autopromotec, l'attesissima rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico che si svolge ogni due anni presso il Quartiere Fieristico del capoluogo emiliano. L'evento, in calendario dal 26 al 29 maggio 2027, è un vero punto di incontro fra costruttori ed utilizzatori d'auto, due parti diverse dello stesso mondo. Il primo di una serie di incontri, si è svolto presso la prestigiosa sede dell'Acì di Milano ed è stato dedicato alla rivoluzione circolare dei veicoli fuori uso. 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. Dopo i saluti del padrone di casa Pietro Meda, Presidente di Acì Milano si sono alternati al microfono diversi protagonisti del settore: Lorella Volpato, Vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e titolare e CEO di Autodemolizioni Volpato; Luca De Vita, Relazioni Istituzionali e Area Tecnica e Affari Regolamentari di ANFIA; Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera; Rosaria Amodio, Business

Development Manager con Romain Gougeon, Country Manager Italia; Daniele Bresolin, Ad e Socio Fondatore della Bresolin Spa ed Enrica Lazzarini, Amministratore Delegato di Autopromotec. **MAS.VIT.**



Automotive, la produzione a maggio cresce del 16%

Dati Anfia

Più 16%. È la percentuale di crescita della produzione dell'industria automobilistica italiana che si ottiene sia comparando i dati di maggio 2026 con quelli dello stesso mese del 2025, sia guardando l'andamento complessivo dei primi cinque mesi dell'anno rispetto a inizio 2025.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, i dati Istat rilevano che la fabbricazione di autoveicoli cresce del 27,8% a maggio e del 25,5% nei primi cinque mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, inverte la tendenza negativa con una lieve crescita dell'1,3% nel mese, pur restando in territorio negativo del 6,1% nel cumulato. Infine, la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 3,4% a maggio e del 4,9% nel periodo gennaio-maggio 2026.

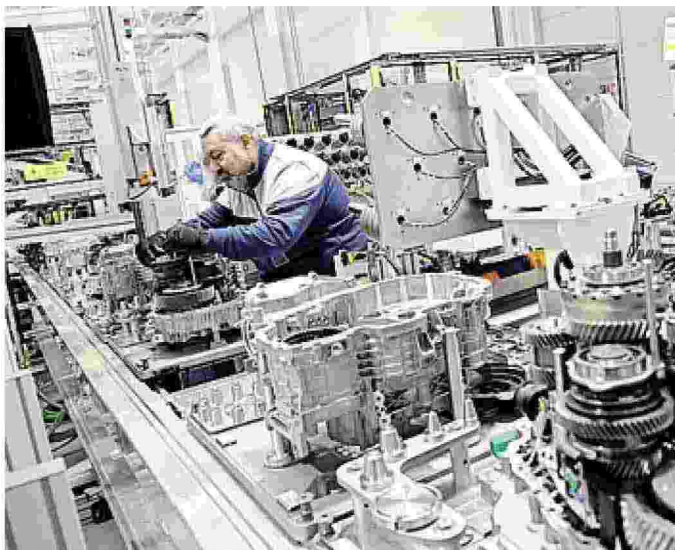
Secondo i dati preliminari di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), la produzione domestica delle sole autovetture a maggio 2026 ammonta a circa 29mila unità, in aumento del 22,7% rispetto a maggio 2025. Nel cumulato dei cinque mesi, il totale delle autovetture prodotte si attesta a 139.046, il 26,9% in più rispetto a gennaio-maggio 2025.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto costruzioni) registra un incremento del 6,6% ad aprile 2026, (ultimo dato disponibile), suddiviso in una crescita del 6,9% sul mercato interno e del 6,2% sui mercati esteri, chiudendo i primi quattro mesi dell'anno a più 2,8%.

«A livello europeo, un iter di revisione del Regolamento CO₂ per gli autoveicoli leggeri che proceda senza intoppi nella direzione da noi auspicata, è indispensabile per garantire alla filiera un quadro normativo stabile, consentendo alle

imprese di consolidare i propri piani produttivi» ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La fabbricazione di autoveicoli cresce a maggio del 27,8%



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

MENARINI BUS: FIOM, QUOTA MERCATO IN ITALIA SCENDE AL 4% NEL 2024, NONOSTANTE PNRR

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 13 lug - Nonostante l'incremento del mercato degli autobus di linea spinto dai rinnovi delle flotte legati al Pnrr, Menarini Spa non riesce a intercettare la ripresa e perde fette di mercato a vantaggio dei concorrenti stranieri. A certificarlo e' un documento della Fiom Nazionale basato su dati [Anfia](#), presentato oggi nella conferenza stampa sulla crisi di Menarini Spa. Nel 2024 il mercato italiano dei bus ha raggiunto le 6.616 immatricolazioni totali (rispetto alle 3.335 del 2021). Ma in questo scenario espansivo Menarini Bus ha immatricolato solo 264 unita', denuncia il documento, facendo scendere la propria quota di mercato ad appena il 4% complessivo. Il marchio si posiziona cosi' solo al sesto posto in Italia, superato non solo dal leader Iveco (44,4%) e da Mercedes Benz (13,6%), ma anche dai costruttori Solaris (8,3%), Otokar (4,7%) e Ford (4,1%). Nel 2021 Menarini Bus deteneva una quota di mercato dell'8,8% con 295 mezzi immatricolati su un mercato totale che era pari alla meta' di quello attuale. Sul fronte della produzione interna, i dati [Anfia](#) elaborati dal sindacato indicano per la societa' una produzione di 231 unita' nel 2024, in leggera ripresa rispetto alle 177 del 2023 ma ancora distante dai picchi del 2020 (287 unita').

liv

(RADIOCOR) 13-07-26 11:24:12 (0209) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Iveco Group	13,94	-0,14	11.45.40	13,94	13,96	13,96

TAG

EUROPA ITALIA IVECO CONGIUNTURA

PRODUZIONE INDUSTRIALE ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'INTERVISTA

Urso "Se i carburanti risalgono aiuti mirati a imprese e famiglie"

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

No a interventi a pioggia». In caso di nuova crisi prolungata nello Stretto di Hormuz, il governo punterà su sostegni selettivi per imprese e famiglie a basso reddito. È la linea del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, già applicata al dossier auto che presenterà domani al tavolo con imprese e sindacati: incentivi specifici e leasing sociale, sul modello francese, per garantire veicoli a noleggio a basse emissioni e a prezzi calmierati a famiglie con redditi medio-bassi.

Ministro, con lo stop allo sconto sulle accise i carburanti sono tornati a salire. Se Hormuz resta chiuso i prezzi cresceranno?

«I mercati si stanno attrezzando a una situazione di prolungata instabilità: l'Opec aumenta la produzione e si rafforzano rotte alternative. Ma il mondo in cui viviamo è segnato da conflitto, imprevedibilità e incertezza. Dobbiamo ridurre la dipendenza dall'estero e puntare sull'autonomia strategica, a partire da energia elettrica e materie prime critiche».

Tornerà a fare pressing sui petrolieri?

«Serve responsabilità da parte di tutti. Se però i prezzi alla fonte dovessero crescere sensibilmente a fronte di blocchi alla navigazione, adotteremo misure efficaci e tempestive, come già fatto».

Un nuovo sconto sulle accise?

«Preferisco interventi mirati per imprese e famiglie a reddito più basso. Ma dipenderà dagli eventi: nulla è da escludere».

La crisi internazionale si innesta su una situazione in Europa difficile. Le difficoltà di Volkswagen sono la cartina tornasole delle difficoltà dell'industria europea. Martedì si

riunirà il tavolo auto: quali soluzioni?

«Partiamo dall'Europa: vogliamo cambiare regole che hanno portato al collasso l'industria automobilistica. Tre anni fa avevamo già capito per primi che il Green Deal, così impostato, avrebbe favorito la tecnologia e l'industria cinese. Grazie all'Italia il cantiere delle riforme è aperto e puntiamo alla piena neutralità tecnologica. Dobbiamo lottare perché la proposta della Commissione ancora non basta, anche se il commissario Séjourné ha riconosciuto l'intuizione italiana sui biocarburanti. Questo deve essere l'anno delle riforme».

I problemi tedeschi colpiranno anche l'industria italiana?

«Purtroppo, sì. La nostra componentistica lavora molto per le case tedesche: esportiamo in

Germania quasi 5 miliardi, 3,6 di sole parti meccaniche. Per questo ho chiesto a Séjourné di anticipare il "Made in Europe", così che appalti e incentivi vadano a veicoli con il 70-80% di componenti europei. Al tavolo presenteremo poi misure da un miliardo per innovazione e investimenti delle Pmi».

Stellantis sta meglio o peggio di Volkswagen?

«Stellantis si è mossa prima, anche grazie alla pressione del governo: via Tavares, nuova politica industriale, piattaforme e modelli più vicini al mercato. Mentre altrove si parla di chiusure e licenziamenti, in Italia la produzione cresce: +27% di auto nei primi cinque mesi e cassa integrazione in calo del 30% nella maggior parte dei siti. Il 2025, l'anno nero, è alle spalle. Le case tedesche pagano ritardi ed esposizione in Cina».

L'Europa prova a frenare l'export cinese e ad attirare produttori nell'Ue. Funzionerà?
«È la nostra linea: prima misure

antidumping per difendere il mercato interno, poi Made in Europe. I produttori cinesi hanno capito che, per restare sul mercato europeo, dovranno produrre qui. Produrre, non assemblare».

Pochi cinesi per ora guardano all'Italia? Produrre qui costa troppo

come dice l'ad di Stellantis Filosa?

«Non è così. Diverse case stanno valutando l'Italia, in partnership con Stellantis o da sole. Non possiamo offrire energia meno cara della Spagna, che ha il nucleare, ma abbiamo design, innovazione e componentistica di prim'ordine, oltre a una stabilità politica riconosciuta. È il nostro vantaggio competitivo».

L'Italia vuole attrarre produttori da Pechino?

«Sì, lo diciamo dall'inizio, con trasparenza e regole chiare. Nella missione a Pechino del 2024 ero con il presidente di Anfia: il messaggio è stato netto, benvenuto chi produce con la filiera italiana».

Il Boston Consulting Group prevede il 30% di fabbriche europee in eccesso. Finiranno ai cinesi?

«Alcune chiuderanno, altre potranno essere acquisite da case cinesi».

Incentivi 2026: cosa cambia e come sarà il leasing sociale?

«Presenteremo al tavolo il nuovo Dpcm: circa 1,35 miliardi fino al 2030, con una discontinuità netta. Basta bonus a pioggia che spesso finanziano auto prodotte altrove: serve un piano per la filiera. Il 70% delle risorse va all'offerta, con accordi per l'innovazione e mini-contratti di sviluppo per la componentistica. Sulla domanda restano sostegno ai veicoli commerciali, bonus colonnine e retrofit a gas. La novità è il noleggio sociale a lungo termine, per tre anni, sul modello francese. Sarà gestito dall'Aci. La transizione deve essere per tutti: la mobilità

sostenibile non può diventare un privilegio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“No a interventi a pioggia come il taglio delle accise, meglio dare priorità ai redditi più bassi

“La crisi dell'auto tedesca si sentirà anche qui in Italia, anticipiamo il made in Europe

ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

Gruppo fiori - manchette

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

ESG

EVENTI

SHOP

EDUCATIONAL

ABBONAMENTI

Impala

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

2 luglio 2026

AUTOMOTIVE, LA CRESCITA DEL
MERCATO ITALIANO CONTINUA

Primo semestre chiuso con un +9,6%. Vavassori
(Anfia): «Segnale incoraggiante dai segmenti
elettrificati»

di Federico Fusca

1 luglio 2026

AUTOMOTIVE, ACEA: «IAA CRUCIALE PER
SALVAGUARDARE PRODUZIONE UE»

L'associazione ha pubblicato un position paper
per dare il proprio sostegno all'Industrial
Accelerator Act

di Federico Fusca

25 giugno 2026

EUROFER: ACCIAIO UE ANCORA SOTTO
PRESSIONE NEL 2026

Domanda in lieve crescita, ma produzione ai
minimi storici e automotive debole frenano la
ripresa

di Stefano Gennari

25 giugno 2026

Home / News / Stellantis: consegne in crescita nel Q2 2026

Stellantis: consegne in crescita nel Q2 2026

Il gruppo internazionale ha stimato le spedizioni a
quota 1,6 milioni di unità nel secondo trimestre
dell'anno

13 luglio 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

AUTOMOTIVE, BMW ANNUNCIA UN NUOVO APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ

La casa tedesca: «Decarbonizzazione, maggiore efficienza e materiali secondari come leve chiave»

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

Sideralba

MERCATI

13 luglio 2026

COILS, RIALZI IN CERCA DI CONFERME SUL MERCATO EUROPEO

Le nuove quote Ue sostengono le offerte, ma domanda debole e scorte elevate frenano il mercato

Billette, prezzi in calo

13 luglio 2026

BILLETTE, PREZZI IN CALO

Il mercato guarda già a settembre

10 luglio 2026

ROTTAME, IL MERCATO RESTA IN DISCESA

Fermate e rallentamenti produttivi frenano la domanda

10 luglio 2026

COILS, ARCELORMITTAL ALZA LE OFFERTE IN EUROPA

Reazione alle nuove misure Ue. Consegne di ottobre più care nel Sud

2 luglio 2026

AUTOMOTIVE, LA CRESCITA DEL MERCATO ITALIANO CONTINUA

Primo semestre chiuso con un +9,6%. Vavassori (Anfia): «Segnale incoraggiante dai segmenti elettrificati»

di Federico Fusca



1 luglio 2026

AUTOMOTIVE, ACEA: «IAA CRUCIALE PER SALVAGUARDARE PRODUZIONE UE»

L'associazione ha pubblicato un position paper per dare il proprio sostegno all'Industrial Accelerator Act

di Federico Fusca



25 giugno 2026

EUROFER: ACCIAIO UE ANCORA SOTTO PRESSIONE NEL 2026

Domanda in lieve crescita, ma produzione ai minimi storici e automotive debole frenano la ripresa

di Stefano Gennari



25 giugno 2026

AUTOMOTIVE, BMW ANNUNCIA UN NUOVO APPROCCIO ALLA SOSTENIBILITÀ

La casa tedesca: «Decarbonizzazione, maggiore efficienza e materiali secondari come leve chiave»

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

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



I NOSTRI VIDEO



siderweb TG. Edizione del 10 luglio 2026



Mediterranean Steel Talks: Alexander Fleischanderl



siderweb TG. Edizione del 3 luglio 2026

Altri video

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

Siderweb S.p.A. SB
Società del gruppo
Morandi Group s.r.l.

ISSN 2532-2982

Sede sociale: Flero
(Brescia) Via Don Milani

MENU

NEWS
PREZZI ITALIA
MERCATI
SERVIZI
EVENTI

SEGUICI SUI NOSTRI SOCIAL NETWORK



Capitale Sociale: 190.000€
interamente versato
Registro delle Imprese di
Brescia
Codice Fiscale e Partita I.V.A.:
IT03562320170
R.E.A. n. 419331

9 luglio 2026

TONDO: CALO DEI PREZZI, MA LE FERMATE FRENANO I RIBASSI

La domanda resta debole, ma riduzione degli stock e stop produttivi sostengono una probabile stabilizzazione

Altre analisi

SPECIALI



29 maggio 2026

Report banda stagnata - giugno 2026

Aggiornamento Giugno 2026

Altri Speciali

SIDERWEB TG. EDIZIONE DEL 10 LUGLIO 2026

I nostri video



10 luglio 2026

Nuova edizione del siderweb TG.

SPORTELLLO RICICLO IMBALLAGGI

RICREA: "Spray Sereno" parla alla Gen Z

A cura di Redazione Siderweb

RICREA: "Spray Sereno" parla alla Gen Z

Oltre 6 milioni di contatti raggiunti sui social network per la campagna sul riciclo degli aerosol

ga

EVENTI



VEICOLI FUORI USO, l'economia circolare entra in una nuova fase

Focus del primo appuntamento di Autopromotec Dialogues è stato il nuovo regolamento europeo sugli End-of-Life Vehicles che accelera la transizione verso un modello in cui recupero dei materiali e progettazione circolare diventano elementi chiave per l'intera filiera automotive.

A CURA
della Redazione

Il futuro dell'automotive passa anche dalla gestione del fine vita dei veicoli. Un tema che, fino a pochi anni fa, riguardava prevalentemente gli operatori della demolizione e del riciclo, oggi è destinato a coinvolgere l'intera filiera, dai costruttori ai riparatori, fino al mercato dell'aftermarket. È quanto emerso nel corso del primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il ciclo di incontri organizzato da Autopromotec in vista della 31ª edizione della manifestazione internazionale dedicata alle attrezzature e all'aftermarket automobilistico, in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027.



30

www.ilgiornaledellaftermarket.it

EVENTI

L'evento, intitolato "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", ha riunito a Milano esponenti delle istituzioni, dell'industria, delle associazioni di categoria e del mondo della ricerca per analizzare le ricadute del nuovo regolamento europeo sui veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles - ELV). Al centro del confronto, le opportunità offerte dall'economia circolare e le sfide che attendono il comparto, chiamato a ripensare l'intero ciclo di vita dell'automobile, dalla progettazione fino al recupero di materiali e componenti.

IL NUOVO REGOLAMENTO EUROPEO

Il Parlamento europeo ha approvato in via definitiva il nuovo regolamento sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione degli ELV, destinato a rappresentare uno dei pilastri della strategia europea sull'economia circolare. Le nuove disposizioni entreranno in vigore trascorsi 24 mesi dall'adozione formale da parte del Consiglio dell'Unione europea. Non si tratta di un semplice aggiornamento normativo. Il regolamento introduce un cambio di paradigma che coinvolge l'intera filiera automotive, imponendo un approccio "life cycle" che considera l'automobile come un prodotto progettato fin dall'origine per essere recuperato, smontato, riparato, riutilizzato e riciclato. La normativa interviene infatti su ogni fase della vita del veicolo: dalla progettazione all'utilizzo, fino allo smontaggio e al recupero dei materiali, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza europea dalle materie prime vergini e aumentare l'autonomia strategica del continente.

DALL'ECODESIGN AL "DESIGN FOR CIRCULAR ECONOMY"

Uno degli aspetti più innovativi riguarda l'introduzione di criteri sempre più stringenti di eco-design. Le case automobilistiche saranno chiamate a progettare vetture che possano essere smontate più facilmente, consentendo il recupero efficiente dei materiali e la sostituzione dei componenti. La filosofia del Design for Circular Economy diventa così un elemento strutturale della progettazione automobilistica. Non sarà più sufficiente costruire veicoli performanti, sicuri ed efficienti dal punto di vista energetico: dovranno anche essere concepiti pensando a ciò che accadrà quando termineranno il proprio ciclo di utilizzo.

Una trasformazione destinata ad avere effetti profondi anche sulla filiera dell'aftermarket, perché la disponibilità di componenti recuperabili e riutilizzabili crescerà progressivamente, creando nuove opportunità economiche e nuovi modelli di business.



Enrica Lazzarini, CEO di Autopromotec



Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore di Bresolin Spa

OBIETTIVI SEMPRE PIÙ AMBIZIOSI PER COSTRUTTORI E FILIERA

Per quanto riguarda i materiali plastici, entro sei anni dall'applicazione della normativa almeno il 15% della plastica utilizzata nella produzione dei nuovi veicoli dovrà provenire da materiale riciclato. La quota salirà al 25% entro dieci anni, con almeno il 20% derivante da un sistema di riciclo a circuito chiuso proveniente direttamente dai veicoli fuori uso.

Restano inoltre confermati gli obiettivi storici dell'85% di riciclabilità e riutilizzabilità e del 95% di recuperabilità complessiva, ma vengono aggiornati i criteri di calcolo e introdotti nuovi obblighi anche per la gestione dei veicoli multistage.

Come ha sottolineato Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di ANFIA, la circolarità non può più essere considerata un'attività da affrontare al termine della vita del prodotto: deve essere integrata nel progetto stesso dell'automobile.

« IL NUOVO
REGOLAMENTO
EUROPEO
INTRODUCE
UN MODELLO
DI ECONOMIA
CIRCOLARE CHE
COINVOLGE
L'INTERA FILIERA
AUTOMOTIVE, DALLA
PROGETTAZIONE
DEL VEICOLO AL
RECUPERO DI
COMPONENTI
E MATERIALI »



Lorella Volpato, vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato

Lorella Volpato, vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha evidenziato come il settore abbia già raggiunto livelli di efficienza molto elevati. Secondo gli ultimi dati ISPRA richiamati durante il dibattito, il comparto supera già il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati.

Un risultato che testimonia la profonda evoluzione industriale vissuta dal settore negli ultimi anni. Le moderne aziende di demolizione sono ormai strutture altamente specializzate, dotate di processi tecnologici avanzati, sistemi di tracciabilità e competenze che consentono di valorizzare ogni componente recuperabile.

STELLANTIS: IL VALORE CONTINUA ANCHE DOPO LA ROTTAMAZIONE

Particolarmente significativa anche la testimonianza di Stellantis attraverso Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di SUSTAINera.

Il gruppo automobilistico ha illustrato una strategia che affronta il tema della circolarità lungo l'intero ciclo di vita del veicolo. L'obiettivo non è soltanto recuperare materie prime da destinare al riciclo, ma valorizzare anche i componenti ancora perfettamente utilizzabili attraverso programmi di ricambi originali usati.

Se industria e normativa stanno accelerando il cambiamento, anche il mercato sembra pronto ad accompagnare questa evoluzione. I dati presentati da GIPA Italia, attraverso Rosaria Amodio e Romain Gougeon, fotografano una situazione particolarmente interessante prendendo come riferimento il mercato francese, oggi uno dei più avanzati nell'adozione dei ricambi provenienti dall'economia circolare.

L'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambio circolare, mentre il 78% afferma di essere informato sulla normativa. Ancora più significativi risultano gli indicatori relativi all'accettazione del mercato: il 96% considera questi componenti una valida alternativa quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% li interpreta come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti accoglie positivamente la proposta di installare un componente proveniente dall'economia circolare.

«IL PRIMO APPUNTAMENTO DI AUTOPROMOTEC DIALOGUES HA CONFERMATO COME IL CONCETTO DI ECONOMIA CIRCOLARE STIA RAPIDAMENTE USCENDO DALLA DIMENSIONE TEORICA PER DIVENTARE UN ELEMENTO CONCRETO DELLA COMPETITIVITÀ INDUSTRIALE EUROPEA»



Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di ANFIA

EVENTI



Numeri che dimostrano come la sostenibilità stia progressivamente diventando anche un fattore competitivo e commerciale.

LA DIGITALIZZAZIONE DIVENTA LA CHIAVE DELLA COMPLIANCE

Un ruolo fondamentale sarà svolto anche dalla digitalizzazione dei processi. Daniele Bresolin, amministratore delegato della Bresolin Spa, ha evidenziato come oggi la gestione dei veicoli fuori uso richieda sistemi informatici capaci di seguire ogni fase del processo: dall'acquisizione del veicolo alla bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla completa gestione documentale. La tracciabilità digitale diventa infatti uno strumento essenziale sia per garantire il rispetto della normativa sia per valorizzare economicamente ogni componente recuperato. In altre parole, la nuova economia circolare dell'automotive non si fonda soltanto sul recupero dei materiali, ma anche sulla capacità di raccogliere, gestire e certificare i dati lungo l'intera filiera.

UNA SFIDA STRATEGICA PER L'AFTERMARKET

La crescente disponibilità di ricambi rigenerati, ricondizionati e recuperati porterà inevitabilmente a una ridefinizione delle strategie commerciali di distributori, ricambisti e officine. Parallelamente cresceranno le esigenze di formazione tecnica, certificazione dei processi e gestione della qualità. Anche le attrezzature per la demolizione, il recupero, la selezione automatizzata dei materiali e la gestione digitale dei flussi documentali rappresenteranno uno dei segmenti destinati a registrare le maggiori opportunità di sviluppo nei prossimi anni. Non è un caso che proprio Autopromotec abbia scelto questo tema per inaugurare il percorso



Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera



Pietro Meda, Presidente AC Milano

di avvicinamento all'edizione 2027 della manifestazione. Come ha ricordato l'amministratore delegato Enrica Lazzarini, gli Autopromotec Dialogues nascono con l'obiettivo di offrire uno spazio permanente di confronto sui grandi cambiamenti destinati a trasformare il comparto automotive.

L'incontro milanese ha confermato come il concetto di economia circolare stia rapidamente uscendo dalla dimensione teorica per diventare un elemento concreto della competitività industriale europea. In questo scenario il veicolo fuori uso non segna più la conclusione della storia di un'automobile.

Diventa, piuttosto, il punto di partenza di un nuovo ciclo industriale, dove materiali, ricambi e competenze alimentano una filiera sempre più sostenibile, efficiente e strategica per il futuro dell'automotive.

ga

ga

ASSOCIAZIONI



FORMULA SAE ITALY 2026:

la competizione internazionale che forma i protagonisti della mobilità di domani

Al centro della manifestazione dedicata agli studenti di ingegneria worldwide la maturazione di competenze tecniche e manageriali e soft skills

a cura di ANFIA

Molte delle competenze che oggi l'industria automobilistica ricerca nei giovani ingegneri vengono sviluppate ben prima dell'ingresso in azienda. In questo senso, Formula SAE Italy, l'evento educational che coinvolge in una sfida tecnico-sportiva internazionale gli studenti di ingegneria provenienti dalle università di tutto il mondo, rappresenta un banco di prova e un laboratorio di innovazione.

La XXI edizione della manifestazione organizzata da ANFIA si svolgerà dal 2 al 6 settembre 2026 all'Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. Nella "cinque giorni" si riuniranno nel cuore della motor valley emiliana circa 1.600 studenti provenienti da 16 diversi Paesi in rappresentanza di 57 team universitari - di cui 45 dell'Unione europea e 12 extra-UE. Formula SAE nasce nel 1981 per iniziativa della Society of Automotive Engineers (SAE) e pre-

vede che gli studenti partecipanti si misurino nella progettazione e realizzazione di una vettura prototipo monoposto da competizione destinata ad un'eventuale commercializzazione, seguendo particolari vincoli di carattere tecnico ed economico. Durante la manifestazione, i team di studenti affrontano innanzitutto tre prove statiche: Design Engineering Discipline, presentazione del lavoro complessivo di progettazione della vettura; Business Plan Presentation, simulazione di una presentazione del progetto davanti a una platea di potenziali investitori; Cost & Manufacturing Discipline, analisi del cost report prodotto dai team dove vengono indicate le quantità di materiali e componenti vettura utilizzati. Una volta superate le verifiche tecniche delle vetture, volte ad accertarne la conformità al regolamento e la sicurezza, i team accedono alle prove dinamiche in pista: Acceleration, Skid Pad, Autocross



« FORMULA
SAE ITALY 2026
TORNA DAL 2
AL 6 SETTEMBRE
A VARANO DE'
MELEGARI: 1.600
STUDENTI DA 16
PAESI SI SFIDANO
TRA INNOVAZIONE,
MOBILITÀ E
FORMAZIONE
PER IL FUTURO
DELL'AUTOMOTIVE »

e Endurance, la prova finale che mira a valutare le performance complessive delle singole vetture in gara (per la classe driverless la prova di Endurance è sostituita dalla prova di Trackdrive).

Il progetto che i giovani ingegneri devono sviluppare è quindi sfidante e va ben oltre le prestazioni della vettura in pista. Ogni squadra deve infatti dimostrare di saper affrontare l'intero ciclo di sviluppo di un veicolo: dalla progettazione alla validazione tecnica, dalla gestione dei costi alla sostenibilità economica del progetto, fino alla capacità di presentarlo e difenderlo davanti a una giuria composta da professionisti del settore. È un modello formativo che riproduce, in scala, le dinamiche di un'azienda automotive.

Quattro le classi di partecipazione previste: vetture elettriche, vetture a combustione interna (categoria che comprende anche vetture ibride non plug-in a bassa tensione), vetture driverless e infine la classe di sola presentazione del progetto, senza prototipo. L'edizione 2026 conferma le direttrici lungo cui si sta evolvendo l'industria della mobilità. Cresce infatti lo spazio dedicato alla categoria driverless, con

un incremento degli slot disponibili, così come aumenta la possibilità per i team di competere contemporaneamente nelle categorie elettrica e guida autonoma oppure combustione e guida autonoma. Un segnale che riflette la crescente integrazione tra propulsione elettrica, software e sistemi di guida automatizzata, oggi tra gli ambiti più richiesti dal mercato.

In un momento di profonda trasformazione dell'industria dell'auto, iniziative come Formula SAE Italy offrono uno spaccato concreto di come stanno cambiando le competenze richieste agli ingegneri. Se la velocità resta un elemento spettacolare della competizione, il vero valore aggiunto si misura nella capacità degli studenti di integrare meccanica, elettronica, software, gestione dei dati, sostenibilità e lavoro di squadra: competenze sempre più centrali nella mobilità del prossimo futuro.

Il percorso dei team universitari non si esaurisce peraltro nella progettazione della vettura. Durante lo sviluppo del progetto gli studenti lavorano con il supporto dei docenti, ma soprattutto all'interno di un ecosistema che coinvolge aziende, partner tecnici e sponsor, dai quali ricevono componenti, competenze, spazi di lavoro e opportunità per testare i prototipi. Si crea così un contesto che avvicina il percorso accademico alle dinamiche della ricerca e sviluppo industriale.

La manifestazione rappresenta inoltre un'occasione di confronto diretto con ingegneri, progettisti e professionisti dell'automotive e del motorsport. Oltre alle prove in pista e alle valutazioni tecniche, i momenti di networking e le iniziative dedicate al recruiting favoriscono il dialogo tra università e imprese, trasformando Formula SAE in un punto di incontro tra la formazione e il mondo del lavoro, dove molti studenti hanno l'opportunità di avviare relazioni professionali destinate a proseguire anche dopo la competizione.

ga



ga

RICAMBIO NEL MONDO



Qui, SPAGNA

Approfondiamo grazie al contributo di **ANFIA** l'andamento del mercato del settore automotive in Spagna

a cura di Miriam Sala,
Responsabile Area Studi
e Statistiche **ANFIA**

L'industria automobilistica è da sempre un settore strategico per l'economia spagnola, nonché uno dei principali fattori di competitività industriale del Paese. Si tratta del secondo comparto industriale della Spagna, contribuisce al 10% del PIL nazionale e genera il 9% dell'occupazione sulla popolazione attiva. La sua rilevanza supera il perimetro strettamente manifatturiero: ogni euro investito nella fabbricazione di veicoli genera 1,85 euro nell'economia nazionale e ogni posto di lavoro nell'automotive attiva 8 occupati nel complesso dell'economia. La filiera conta 17 stabilimenti tra assemblaggio, motori e cambi, distribuiti in 10 comunità autonome, con oltre 66.000 addetti diretti nelle fabbriche e più di 1,9 milioni di occupati diretti e indiretti. La Spagna si conferma anche un hub produttivo a forte vocazione internazionale: è il secondo produttore di veicoli in Europa e il nono al mondo, con oltre l'80% dei veicoli fabbricati destinato all'export. Il settore incide per il 18% del valore delle esportazioni e per il 15% della fiscalità, confermandosi un asset strategico per l'industria, l'occupazione e la bilancia commerciale del Paese.

CONTESTO ECONOMICO

La Spagna si presenta oggi come una delle economie più dinamiche tra i grandi Paesi dell'Eurozona. Secondo l'ultima valutazione del Fondo Monetario Internazionale, il Paese ha continuato a crescere a un ritmo superiore rispetto ai principali partner europei, confermando una fase espansiva sostenuta nonostante il contesto internazionale più incerto, segnato dalle tensioni geopolitiche, dai rischi commerciali e dalla volatilità dei prezzi energetici. Nel 2025 il PIL spagnolo è cresciuto del 2,8%, dopo il +3,5% del 2024, e il FMI prevede una dinamica ancora positiva nel 2026, con un incremento del 2,1%, prima di una graduale normalizzazione all'1,8% nel 2027. Alla base di questa performance vi è soprattutto la tenuta della domanda interna. I consumi privati restano sostenuti da un mercato del lavoro ancora vivace, da salari reali in miglioramento e da una progressiva riduzione dell'elevato tasso di risparmio accumulato negli anni precedenti. Parallelamente, gli investimenti hanno ripreso slancio, favoriti da condizioni finanziarie più favorevoli, dall'ultimo tratto di utilizzo dei fondi Next

RICAMBIO NEL MONDO

Generation EU e dai piani delle imprese, anche sul fronte degli investimenti immateriali.

Per il FMI, gli investimenti fissi lordi sono cresciuti del 5,8% nel 2025 e dovrebbero aumentare ancora del 4,1% nel 2026, un dato particolarmente rilevante per leggere la capacità del sistema produttivo spagnolo di accompagnare la trasformazione industriale.

Un altro elemento distintivo è il contributo dell'offerta di lavoro.

I flussi migratori hanno sostenuto l'espansione della forza lavoro, contribuendo a ridurre ulteriormente la disoccupazione, che secondo le stime del FMI scenderebbe dal 10,5% del 2025 al 9,8% nel 2026. Il tasso resta elevato rispetto agli standard europei, ma la direzione è positiva e rappresenta uno dei fattori che hanno permesso alla Spagna di mantenere un ritmo di crescita superiore alla media dell'Area euro. A ciò si aggiunge un recupero della produttività, che il Fondo segnala come più favorevole rispetto alla fase precedente alla pandemia. La solidità del quadro macroeconomico si riflette anche nei conti pubblici e nel sistema finanziario.

La crescita ha sostenuto le entrate fiscali, contribuendo alla riduzione del deficit pubblico al 2,4% del PIL nel 2025, mentre il debito è previsto in calo dal 100,7% del PIL nel 2025 al 98,6% nel 2026. Il FMI segnala però alcuni rischi sistemici contenuti, con famiglie, imprese e banche in condizioni complessivamente solide. Restano tuttavia alcune criticità: l'inflazione è ancora vischiosa, soprattutto nella componente core e nei servizi; l'accessibilità abitativa si è deteriorata; e nel medio periodo l'invecchiamento demografico potrà ridurre il potenziale di crescita. Per l'industria automotive, questo scenario è particolarmente significativo. Una crescita eco-



nomica superiore alla media europea, un mercato interno sostenuto, investimenti in ripresa e una base produttiva in fase di trasformazione rendono la Spagna uno dei contesti più interessanti per osservare l'evoluzione della manifattura europea. Il Paese combina infatti stabilità macroeconomica, capacità di attrarre capitali e una crescente centralità nelle filiere della mobilità elettrica, delle batterie e della componentistica avanzata. In questa prospettiva, la Spagna non è soltanto un mercato in espansione, ma un laboratorio industriale nel quale si misurano alcune delle principali traiettorie della transizione automotive europea.

In un contesto così delineato, la Spagna si sta progressivamente affermando come uno dei principali punti di accesso della presenza industriale cinese nel mercato automotive europeo. La dinamica non riguarda più soltanto l'importazione di veicoli elettrici o componenti, ma assume una dimensione più strutturale: la localizzazione in Europa di investimenti, impianti produttivi, tecnologie e segmenti della supply chain legati alla transizione elettrica.

«L'INDUSTRIA
AUTOMOBILISTICA
È DA SEMPRE
UN SETTORE
STRATEGICO PER
L'ECONOMIA
SPAGNOLA»



«LA GIGAFACTORY CAT STELLANTIS A SARAGOZZA È EMBLEMATICA DEL RAPPORTO TRA ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI (4,1 MILIARDI DI EURO) E DIPENDENZA TECNOLOGICA»

E l'inasprimento del confronto commerciale tra Stati Uniti e Cina potrebbe accelerare questa tendenza. Più il mercato americano diventa selettivo e ostile nei confronti della sovracapacità industriale cinese, più Pechino ha interesse a consolidare una presenza produttiva diretta all'interno dell'Unione europea.

In questo scenario, la Spagna appare particolarmente attrattiva: dispone di una base automotive già rilevante, ha costi industriali relativamente competitivi rispetto ad altri grandi Paesi europei, necessita di nuovi investimenti per accompagnare la riconversione della filiera e mantiene un orientamento politico favorevole all'attrazione di capitali esteri nel quadro della transizione verde.

Il settore automotive è il terreno su cui questa evoluzione risulta più evidente. La presenza o l'interesse di gruppi cinesi attivi nell'auto elettrica e nelle batterie — tra cui CATL, Chery e Leapmotor — segnala una strategia che va oltre la semplice penetrazione commerciale. L'obiettivo è presidiare dall'interno il mercato europeo, riducendo l'esposizione a dazi, tensioni commerciali e misure difensive, e al tempo stesso inserirsi nelle filiere industriali che guideranno la mobilità dei prossimi anni.

Il caso più emblematico è la gigafactory CATL-Stellantis in Aragona, presso Saragozza. L'impianto, dedicato alla produzione di batterie LFP, prevede una capacità fino a 50 GWh e un investimento di circa 4,1 miliardi di euro. Il progetto è rilevante non solo per la sua scala industriale, ma anche per ciò che rivela sul rapporto tra attrazione degli investimenti e dipendenza tecnologica. Nella fase di costruzione e avvio dell'impianto è previsto l'arrivo di circa 2.000 lavoratori cinesi specializzati, elemento che evidenzia

come la localizzazione produttiva non comporti automaticamente un pieno trasferimento di competenze all'ecosistema europeo.

La questione, quindi, non è soltanto economica. Da un lato, investimenti di questa portata possono sostenere la reindustrializzazione, rafforzare la produzione europea di batterie e accompagnare la trasformazione dell'industria automobilistica spagnola. Dall'altro lato, però, pongono un tema di controllo delle tecnologie chiave e delle catene del valore. Se la produzione europea di batterie e veicoli elettrici dipende in misura crescente da capitali, know-how, personale tecnico e piattaforme industriali cinesi, il rischio è che la transizione energetica generi nuove forme di dipendenza strategica.

La Spagna diventa così un osservatorio privilegiato delle tensioni che attraversano oggi l'industria automotive europea: apertura agli investimenti o protezione della capacità tecnologica interna; accelerazione della transizione elettrica o tutela dell'autonomia industriale; pragmatismo economico nazionale o coordinamento strategico europeo. In questa prospettiva, il caso spagnolo non va letto come un'anomalia, ma come un possibile laboratorio di ciò che potrebbe accadere in altri Paesi dell'Unione, man mano che la competizione globale sull'auto elettrica e sulle batterie si sposterà sempre più dal commercio alla localizzazione produttiva.

PRODUZIONE ED EXPORT

Nel 2025 la produzione automobilistica spagnola ha chiuso in lieve arretramento. Secondo ANFAC, lo scorso anno, dagli stabilimenti spagnoli, sono usciti 2.274.026 veicoli, il 4,3% in meno rispetto al 2024. Il calo è stato determinato in particolar modo dalla minore domanda provenien-



RICAMBIO NEL MONDO

te dai principali mercati europei e dalla fase di adattamento di plant di produzione ai nuovi modelli elettrificati.

La contrazione ha riguardato in particolare le autovetture, scese a 1.810.331 unità (-5,7%), mentre i veicoli commerciali e industriali hanno mostrato una dinamica positiva, con 463.695 unità prodotte (+1,2%).

Anche l'export, tradizionale pilastro dell'industria automotive spagnola, ha registrato un ridimensionamento: le esportazioni si sono fermate a 1.950.103 veicoli, in calo dell'8,2%, con una quota pari all'85,8% della produzione totale, 3,6 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente. L'Europa, a fine 2025, si è confermata il principale sbocco commerciale, assorbendo il 92,6% dei veicoli esportati, ma con una lieve perdita in termine di peso (0,5 p.p.); Germania e Francia si confermano i primi mercati di destinazione, rispettivamente con 340.179 e 337.166 unità, seguite dal Regno Unito con 240.826 veicoli. Nel complesso, il dato 2025 segnala una industria ancora fortemente export-oriented, ma esposta alla debolezza della domanda europea e alla necessità di accelerare la riconversione produttiva verso le tecnologie elettrificate. (GRAFICO 1)

Proprio questi veicoli hanno registrato un aumento dell'11,2% chiudendo a 225.206 unità e una quota del 9,9% della produzione totale. Di questi, 157.751 sono BEV, in crescita del 24,2% e 165.504 PHEV, in aumento del 18,7% rispetto al 2022. (GRAFICO 2)

Il 2026 si è aperto in continuità con le difficoltà già emerse nell'esercizio precedente. Nei primi cinque mesi dell'anno, sono stati prodotti 994.400 veicoli, con una flessione dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2025.

La dinamica non è però uniforme tra i diversi comparti. Le autovetture, che rappresentano la quota prevalente dell'output industriale spa-

GRAFICO 1



gnolo, mostrano un andamento più fragile: nel cumulo gennaio-maggio i volumi si sono attestati a 788.748 unità, in calo del 2%. Più positiva, invece, la performance dei veicoli commerciali e industriali, che nei primi cinque mesi hanno totalizzato 205.652 veicoli, in aumento del 2,6%. Anche l'export conferma un avvio d'anno prudente. Nei primi cinque mesi, il calo è del 2,2%, per un totale di 843.139 veicoli esportati. La Spagna resta dunque un sistema produttivo fortemente orientato ai mercati esteri, ma esposto al rallentamento della domanda europea: nel mese di maggio, l'Europa ha assorbito il 92,2% delle esportazioni, quota in diminuzione di 2,4 punti percentuali rispetto a un anno prima. Germania, Francia e Regno Unito si confermano i primi sbocchi commerciali, ma con andamenti differenziati: la Germania resta il primo mercato con 33.558 unità, pur in calo del 5,1%; la Francia scende del 22,3%, a 25.712 unità; il Regno

« IL SETTORE AUTOMOTIVE È UNO DEI PRINCIPALI FATTORI DI COMPETITIVITÀ INDUSTRIALE DELLA SPAGNA »

GRAFICO 2

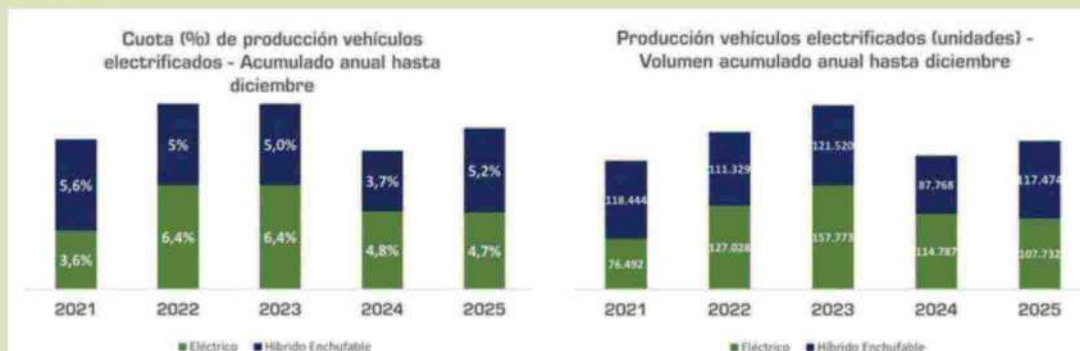
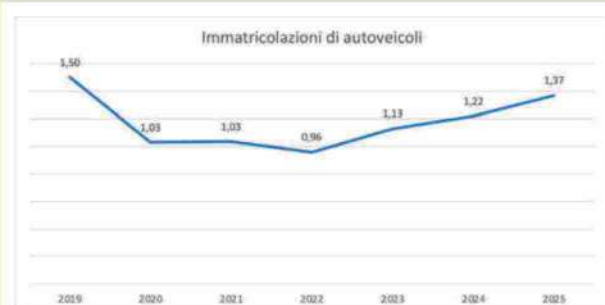


GRAFICO 3



Unito cresce invece dell'8%, con 25.437 veicoli. Il dato più rilevante, in prospettiva industriale, riguarda tuttavia la composizione della produzione per alimentazione. Nei primi cinque mesi del 2026 i veicoli ad alimentazione alternativa — gas naturale, ibridi convenzionali, ibridi plug-in ed elettrici — hanno superato le 426 mila unità, in aumento del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2025, arrivando a rappresentare il 43% della produzione complessiva. La crescita è trainata soprattutto dagli ibridi convenzionali, mentre la componente elettrificata in senso stretto (BEV e PHEV) mostra ancora segnali di debolezza. nel cumulo gennaio-maggio sono stati prodotti 88.739 veicoli elettrificati, il 9,2% in meno rispetto all'anno precedente. In particolare, la produzione di veicoli elettrici puri si è fermata a 41.932 unità (-14,3%), mentre quella di ibridi plug-in a 46.807 unità (-4,1%).

L'avvio del 2026 restituisce quindi l'immagine di una filiera in piena riconversione, ma non ancora entrata in una fase di piena accelerazione produttiva. Le fabbriche spagnole stanno adeguando le proprie linee ai nuovi modelli elettrificati, ma il ritmo della domanda, soprattutto in Europa, non appare ancora sufficiente a sostenere una crescita stabile dei volumi.

Non a caso ANFAC segnala il rischio che il 2026 possa chiudersi sotto i 2,27 milioni di veicoli prodotti nel 2025, già in calo rispetto all'anno precedente. Il punto non è soltanto recuperare

volumi, ma trasformare la capacità industriale in un vantaggio competitivo nella mobilità elettrificata: una sfida che richiede maggiore domanda interna ed europea, stabilità regolatoria e strumenti di politica industriale capaci di accompagnare la transizione delle fabbriche.

MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

Le immatricolazioni di autoveicoli hanno raggiunto il record di 1,9 milioni di autoveicoli nel 2007, per calare progressivamente fino a 791 mila nel 2012, come conseguenza della crisi economica-finanziaria e poi risalire lentamente a 1,56 milioni nel 2018. Dal 2019 i volumi hanno ripreso a calare, fino al 2022 quando le vendite si sono assestate nuovamente sotto alla soglia del milione. Dal 2023 è ricominciata una buona ripresa, con il 2025 che ha chiuso a +12,3% rispetto al 2024, sebbene con volumi ancora lievemente al di sotto di quelli pre-pandemia. (GRAFICO 3)

Per quanto riguarda le sole immatricolazioni di autovetture, nell'anno 2025 sono state vendute 1.148.650 unità, il 12,9% in più rispetto al 2024. Si tratta del secondo anno consecutivo sopra la soglia del milione di unità, anche se il mercato resta ancora sotto i livelli pre-pandemia.

Il canale dei privati si conferma il principale motore del mercato, con 539.642 immatricolazioni e una crescita del 18,1%; le società hanno totalizzato 418.574 unità, in aumento del 12%; più contenuto, invece, il recupero del canale noleggio, che ha chiuso l'anno con 190.434 immatricolazioni, pari a un incremento del 2,3%. La struttura del mercato mostra quindi una domanda privata particolarmente vivace, affiancata da una buona tenuta delle flotte aziendali, mentre il noleggio appare meno dinamico dopo il recupero già registrato negli anni precedenti.

Il dato più significativo riguarda però la composizione per alimentazione. Le autovetture ad alimentazione alternativa — elettrificate, ibride e a gas — hanno raggiunto 767.771 unità, con una crescita del 41,7% e una quota pari al 66,84% del mercato passenger car. In questo insieme, gli ibridi non ricaricabili restano la prima scelta

«IL MERCATO AUTO SPAGNOLO SEGNA UN RISULTATO POSITIVO NEI PRIMI SEI MESI DEL 2026 CON +6,2% RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DEL 2025»

TABELLA 1

MATRICULACIONES DE TURISMOS. Junio 2026						
CANAL	Jun-26	Jun-25	%2026/2025	Acum 2026	Acum 2025	%2026/2025
Particular	54.481	46.843	11,5%	275.919	256.881	7,4%
Empresa	43.101	42.219	2,1%	206.337	198.040	4,2%
Alquilador	30.844	28.083	9,8%	165.455	154.993	6,7%
TOTAL TURISMOS	128.426	119.145	7,8%	647.711	609.914	6,2%

RICAMBIO NEL MONDO

TABELLA 2

MATRICULACIONES TOTAL MERCADO POR FUENTE DE ENERGÍA ⁽¹⁾ . TOTAL ESPAÑA										
	Mes: Junio					Acumulada: Enero a Junio				
	2024		2023		% Cto.	2024		2023		% Cto.
	Volumen	% Mercado	Volumen	% Mercado		Volumen	% Mercado	Volumen	% Mercado	
TOTAL	151.842	100%	140.910	100%	7,78%	749.881	100%	722.227	100%	4,40%
Gasolina	31.837	20,97%	35.430	25,14%	-10,14%	156.945	20,39%	192.458	26,65%	-18,44%
Diesel	23.598	15,54%	25.204	17,89%	-6,37%	127.988	16,42%	132.282	18,32%	-3,25%
Total vehículos alternativos ⁽²⁾	96.407	63,49%	80.276	56,97%	20,09%	484.928	62,99%	397.487	55,04%	22,00%
Eléctrico	15.942	10,50%	12.928	9,17%	23,31%	71.086	9,23%	52.515	7,27%	36,38%
Híbrido Enchufable (PHEV + E-REV)	14.400	10,93%	14.244	10,11%	1,64%	83.185	10,80%	58.651	8,12%	41,82%
Total vehículos electrificados (BEV + PHEV)	32.542	21,43%	27.172	19,28%	19,76%	154.271	20,04%	111.166	15,39%	38,78%
GAS (Glp + Gas + Gel)	4.839	3,19%	4.336	4,50%	-23,43%	23.218	3,02%	31.489	4,39%	-26,73%
Híbrido no enchufable (HEV)	59.026	38,87%	46.767	33,19%	26,21%	307.438	39,93%	254.631	35,26%	20,74%
Hidrógeno	0	0,00%	1	0,00%	-100,00%	1	0,00%	1	0,00%	0,00%

(1) Incluye: BEV, EREV, PHEV, GAS, HEV e Hidrógeno

(2) Incluye: turismo, comerciales, industriales, autobuses y cuadrúpiclos

di acquisto: considerando il mercato complessivo dei veicoli, ANFAC indica 484.416 immatricolazioni nel 2025, in aumento del 22,7%, con una quota del 35,3%. La loro performance conferma il ruolo delle motorizzazioni ibride convenzionali come tecnologia di transizione più accessibile e immediatamente scalabile per il consumatore spagnolo.

La crescita più intensa arriva tuttavia dalle autovetture ricaricabili. Nel 2025 le immatricolazioni di auto elettrificate hanno raggiunto 225.616 unità, il 94,6% in più rispetto all'anno precedente, portando la quota di mercato al 19,6%, circa 8 punti percentuali sopra il livello del 2024.

Si tratta di un risultato storico per il mercato spagnolo: per la prima volta le autovetture elettriche pure hanno superato la soglia delle 100.000 unità, arrivando a 101.427 immatricolazioni e a una quota dell'8,85%. Parallelamente, gli ibridi plug-in hanno fornito un contributo determinante alla crescita del comparto elettrificato, sostenendo l'avvicinamento della Spagna ai principali mercati europei nella mobilità a basse e zero emissioni.

Nel 2025, anche la dinamica dei veicoli commerciali leggeri è risultata positiva, con volumi a 185.056 unità (+11,6%), mentre, il comparto dei veicoli industriali e dei bus ha chiuso il 2025 in calo del 3,1%, con 35.389 immatricolazioni.

Il mercato spagnolo delle autovetture archivia il primo semestre 2026 con un segnale altrettanto positivo. Secondo ANFAC, nei primi sei mesi dell'anno sono state immatricolate 647.711 autovetture, il 6,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2025. Il mese di giugno ha confermato il buon andamento della domanda, con 128.426 nuove immatricolazioni e una crescita del 7,8% su giugno 2025: si tratta del quarto mese con-

secutivo sopra la soglia delle 100.000 unità, con volumi che tornano dunque ad avvicinarsi ai livelli pre-pandemia.

La crescita del mercato appare diffusa tra i diversi canali di vendita. A giugno, il canale dei privati ha registrato l'incremento più marcato, con 54.481 immatricolazioni e un aumento dell'11,5%. Positivo anche il canale del noleggio, salito del 9,8% a 30.844 unità, sostenuto dall'approvvigionamento delle flotte in vista della stagione estiva. Le società hanno invece mostrato una dinamica più moderata, ma comunque positiva, con 43.101 immatricolazioni e un incremento del 2,1%. (TABELLA 1)

Dal punto di vista dell'alimentazione, le autovetture elettrificate, cioè elettriche pure e ibride plug-in, hanno totalizzato 141.143 immatricolazioni nel primo semestre, in crescita del 37,9%, raggiungendo una quota del 21,8% sul totale del mercato passenger car. L'elettrificazione non è quindi più un fenomeno marginale, ma si colloca ormai stabilmente tra i principali driver della crescita del mercato spagnolo.

Allargando lo sguardo all'insieme dei veicoli elettrificati, includendo autovetture, quadricicli, commerciali, industriali e autobus, il primo semestre 2026 si è chiuso con 154.271 immatricolazioni BEV e PHEV, in aumento del 38,8% e con una quota pari al 20% del mercato totale. A giugno, per la prima volta, le vendite di veicoli con ricarica hanno superato le 30.000 unità mensili, raggiungendo 32.542 unità e una quota del 21,4%. (TABELLA 2)

La scomposizione per tecnologia mostra una crescita robusta sia delle elettriche pure sia delle plug-in. Nei primi sei mesi dell'anno, i veicoli elettrici puri hanno raggiunto 71.086 immatricolazioni, il 35,4% in più rispetto al primo semestre

«LE FABBRICHE SPAGNOLE STANNO ADEGUANDO LE PROPRIE LINEE AI NUOVI MODELLI ELETTRIFICATI, MA LA DOMANDA NON APPARE ANCORA SUFFICIENTE A SOSTENERE UNA CRESCITA STABILE DEI VOLUMI»

TABELLA 3

ANFAC LA MONITORIA DEL FUEL				
Dati elaborati per IEA a partire da la información facilitada por DGT				
MATRICULACIONES DE VEHICULOS COMERCIALES LIGEROS. Junio 2026				
DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK-UP	Junio 2026	%2026/2025	Enero-Junio 2026	%2026/2025
Derivados de turismo	93	-21,2%	568	3,1%
Furgonetas	8.279	9,8%	44.305	1,4%
Pick-up	1.393	49,3%	7.147	44,4%
Total Derivados, Furgonetas y Pick-up	9.765	13,7%	52.020	5,8%
FURGONES Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS	Junio 2026	%2026/2025	Enero-Junio 2026	%2026/2025
Comerciales ligeros <2,8 Tn.	2.074	-9,0%	8.793	-4,9%
Furgon/Combi >=2,8 <=3,5	6.598	2,4%	33.524	14,3%
Camión/Chasis Cabina >=2,8 <=3,5Tn	1.577	30,2%	7.955	16,6%
Total Fg/Ch Ligeros	10.249	3,2%	50.272	10,2%
TOTAL COMERCIALES LIGEROS	20.014	8,0%	102.292	7,9%

TABELLA 4

ANFAC LA MONITORIA DEL FUEL				
Dati elaborati per IEA a partire da la información facilitada por DGT				
MATRICULACIONES DE VEHICULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES. Junio 2026				
VEHICULOS INDUSTRIALES	Junio 2026	%2026/2025	Enero-Junio 2026	%2026/2025
Vh. Industriales ligeros >3,5 <=6 Tn.	151	54,1%	802	69,9%
Vh. Industriales medios >6 <=16 Tn.	375	0,5%	1.847	-4,7%
Vh. Industriales pesados >16 Tn.	2.215	3,9%	13.260	13,9%
Vh. Industriales pesados rígidos	630	32,1%	3.247	11,7%
Tractocamiones	1.585	-4,2%	10.013	14,7%
TOTAL VEHICULOS INDUSTRIALES	2.741	5,3%	15.909	13,2%
AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES	Junio 2026	%2026/2025	Enero-Junio 2026	%2026/2025
Autobuses y autocares,	221	-15,3%	1.456	-8,3%
Microbuses (más de 9 plazas),	76	-34,5%	574	-2,2%
TOTAL AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES	297	-21,2%	2.030	-4,7%
TOTAL VEHICULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES	3.038	1,9%	17.939	10,6%

2025, con una quota del 9,2% sul mercato totale. Gli ibridi plug-in hanno fatto ancora meglio in termini di dinamica, con 83.185 unità, in crescita del 41,8%, e una quota del 10,8%. Nel complesso, il PHEV si conferma leggermente più pesante del BEV nel mercato elettrificato spagnolo, segnalando una transizione ancora fortemente legata a soluzioni intermedie e percepite come più flessibili dall'utente finale. La tecnologia dominante resta tuttavia l'ibrido convenzionale, ANFAC segnala che, nel cumulo del primo semestre, questa tecnologia ha raggiunto 307.438 unità, pari al 39,9% del mercato totale.

Il rafforzamento delle motorizzazioni a minore emissione si riflette anche sul dato ambientale. Le emissioni medie di CO₂ delle autovetture imma-

tricolate nel cumulo annuo, la media è pari a 102,4 g/km, con una riduzione del 4,75% rispetto al primo semestre dell'anno precedente.

Positivo anche l'andamento degli altri comparti. I veicoli commerciali leggeri hanno registrato a giugno 20.014 immatricolazioni, l'8% in più rispetto allo stesso mese del 2025; nel semestre il volume sale a 102.292 unità, con una crescita del 7,9%. (TABELLA 3)

Il comparto dei veicoli industriali, autobus, autocarri e minibus ha totalizzato 17.938 immatricolazioni nei primi sei mesi, in aumento del 10,6%. Il risultato indica una domanda professionale ancora sostenuta, soprattutto nei segmenti legati al rinnovo delle flotte operative e al trasporto merci. (TABELLA 4)

ga

IL PUNTO DI VISTA

NOVIÀ PER LA RIPARAZIONE!



Novità molto interessanti per il settore della riparazione. È stato, infatti, pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il Regolamento delegato (UE) 2026/699 della Commissione, che aggiorna le regole sull'accesso standardizzato alle informazioni di diagnosi di bordo (OBD) e alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli (RMI), introducendo al contempo requisiti e procedure per un accesso sicuro alle informazioni OBD. Il Regolamento modifica l'Allegato X del Reg. UE 2018/858 è entrato in vigore proprio mentre leggerai l'editoriale (esattamente il 23 giugno 2026).

Un testo che vuole colmare un vuoto: da un lato le norme europee impongono ai costruttori di proteggere i veicoli dagli attacchi informatici, dall'altro le regole sull'accesso ai dati OBD non tenevano sufficientemente conto della cybersecurity. Il Regolamento stabilisce quindi le condizioni e le procedure che i costruttori possono applicare per garantire un accesso sicuro, senza che queste si traducano in restrizioni eccedenti quanto necessario e proporzionato. Affronteremo nei dettagli questa importante questione!

Anche questo numero della rivista vuole raccontare un mondo che si sta trasformando, aprendosi al dialogo, alla tecnologia e a nuovi protagonisti. Un mercato che sembra essere proprio capovolto, sottosopra ed è un'osservazione che vogliamo raccontarvi mercoledì 21 e giovedì 22 ottobre presso l'Una Hotel fiera Milano a Pero (Milano) durante il 9° **Automotive Campus**, dove parleremo di autoriparazione per capire che cosa sta accadendo dopo un cambiamento iniziato qualche anno fa! A farlo ci aiuteranno gli esperti del settore sia della riparazione in officina sia in carrozzeria per consentire a tutti di rimanere aggiornati e per essere sempre un passo avanti al mondo OEM. Avremo a disposizione tutte le principali aziende della diagnosi, della distribuzione, delle software house e dei componentisti. Saranno due giornate dove parleranno gli operatori dell'aftermarket, ma anche i responsabili aftersales dei costruttori europei e cinesi. Un mercato che evolve anche nei suoi attori e nei loro ruoli, come racconteranno anche ANIA, ANIASA, ADIRA, ANFIA insieme al mondo assicurativo e delle flotte con diversi BIG. Per partecipare all'evento in maniera gratuita sarà sufficiente inviare una mail con i propri dati a eventi@duesegi.com.

E a proposito di attività vorrei ricordare le mail che sono giunte in redazione su tematiche relative a normative, gestione tecnica, gestione del personale... Le sfide sono molte, ma altrettanto sono le opportunità. Ecco perché questo numero – come richiesto dai titolari di centri di riparazione, Marco da Milano, Franco e Lucio entrambi di Bologna, Federico da Firenze e Luciano da Napoli- vuole essere un invito a scoprire il vero valore delle persone, delle idee, le connessioni e dell'intelligenza che mettiamo in circolo... anche quella artificiale.

Buona lettura!



EVENTI

LA RIVOLUZIONE ELV RIDISEGNA IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

Il veicolo fuori uso diventa una **risorsa strategica**

Il **primo appuntamento** del ciclo di incontri verso **Autopromotec 2027** accende i riflettori sul **nuovo regolamento europeo**: economia circolare, ricambi riutilizzati, ecodesign e digitalizzazione

Nell'automotive europeo il concetto di "fine vita" dell'automobile è destinato a cambiare radicalmente. È questo il messaggio emerso con forza dal primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il nuovo ciclo di incontri promosso da Autopromotec in vista della 31ª edizione della manifestazione internazionale dedicata alle attrezzature e all'aftermarket automobilistico, in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027. L'incontro intitolato "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", ha riunito rappresentanti delle istituzioni, dell'industria automobilistica, del settore della demolizione, della distribuzione aftermarket e della ricerca di mercato per analizzare le profonde trasformazioni introdotte dal nuovo regolamento europeo dedicato ai veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles - ELV).

IL NUOVO REGOLAMENTO EUROPEO

Il Parlamento europeo ha approvato in via definitiva il nuovo regolamento sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione degli ELV, destinato a rappresentare uno dei pilastri della strategia europea sull'economia circolare. Le nuove disposizioni entreranno in vigore trascorsi 24 mesi dall'adozione formale da parte del Consiglio dell'Unione europea. Non si tratta di un semplice aggiornamento normativo. Il regolamento introduce un cambio di paradigma che coinvolge l'intera filiera automotive, imponendo un approccio "life cycle" che considera l'automobile come un prodotto progettato fin dall'origine per essere recuperato, smontato, riparato, riutilizzato e riciclato. La normativa interviene infatti su ogni fase della vita del veicolo: dalla progettazione all'utilizzo, fino

allo smontaggio e al recupero dei materiali, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza europea dalle materie prime vergini e aumentare l'autonomia strategica del continente.

DALL'ECODESIGN AL "DESIGN FOR CIRCULAR ECONOMY"

Uno degli aspetti più innovativi riguarda l'introduzione di criteri sempre più stringenti di ecodesign. Le case automobilistiche saranno chiamate a progettare vetture che possano essere smontate più facilmente, consentendo il recupero efficiente dei materiali e la sostituzione dei componenti. La filosofia del Design for Circular Economy diventa così un elemento strutturale della progettazione automobilistica. Non sarà più sufficiente costruire veicoli performanti, sicuri ed efficienti dal punto di vista energetico: dovranno anche essere concepiti pensando a

ciò che accadrà quando termineranno il proprio ciclo di utilizzo.

Una trasformazione destinata ad avere effetti profondi anche sulla filiera dell'aftermarket, perché la disponibilità di componenti recuperabili e riutilizzabili crescerà progressivamente, creando nuove opportunità economiche e nuovi modelli di business.

OBIETTIVI SEMPRE PIÙ AMBIZIOSI PER COSTRUTTORI E FILIERA

Per quanto riguarda i materiali plastici, entro sei anni dall'applicazione della normativa almeno il 15% della plastica utilizzata nella produzione dei nuovi veicoli dovrà provenire da materiale riciclato. La quota salirà al 25% entro dieci anni, con almeno il 20% derivante da un sistema di riciclo a circuito chiuso proveniente direttamente dai veicoli fuori uso.



30 IL GIORNALE DEL MECCANICO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

069849

Restano inoltre confermati gli obiettivi storici dell'85% di riciclabilità e riutilizzabilità e del 95% di recuperabilità complessiva, ma vengono aggiornati i criteri di calcolo e introdotti nuovi obblighi anche per la gestione dei veicoli multistage.

Come ha sottolineato Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di CANFIA, la circolarità non può più essere considerata un'attività da affrontare al termine della vita del prodotto: deve essere integrata nel progetto stesso dell'automobile.

Lorella Volpato, vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha evidenziato come il settore abbia già raggiunto livelli di efficienza molto elevati. Secondo gli ultimi dati ISPRA richiamati durante il dibattito, il comparto supera già il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati.

Un risultato che testimonia la profonda evoluzione industriale vissuta dal settore negli ultimi anni. Le moderne aziende di demolizione sono ormai strutture altamente specializzate, dotate di processi tecnologici avanzati, sistemi di tracciabilità e competenze che consentono di valorizzare ogni componente recuperabile.

STELLANTIS: IL VALORE CONTINUA ANCHE DOPO LA ROTTAMAZIONE

Particolarmente significativa anche la testimonianza di Stellantis attraverso Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di SUSTAINera.

Il gruppo automobilistico ha illustrato una strategia che affronta il tema della circolarità lungo l'intero ciclo di vita del veicolo. L'obiettivo non è soltanto recuperare materie prime da destinare al riciclo, ma valorizzare anche i componenti ancora perfettamente utilizzabili

attraverso programmi di ricambi originali usati.

Se industria e normativa stanno accelerando il cambiamento, anche il mercato sembra pronto ad accompagnare questa evoluzione. I dati presentati da GiPA Italia, attraverso Rosaria Amodio e Romain Gougeon, fotografano una situazione particolarmente interessante prendendo come riferimento il mercato francese, oggi uno dei più avanzati nell'adozione dei ricambi provenienti dall'economia circolare. L'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambio circolare, mentre il 78% afferma di essere informato sulla normativa. Ancora più significativi risultano gli indicatori relativi all'accettazione del mercato: il 96% considera questi componenti una valida alterna-

Il nuovo regolamento europeo introduce un modello di economia circolare che coinvolge l'intera filiera automotive, dalla progettazione del veicolo al recupero di componenti e materiali

tiva quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% li interpreta come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti accoglie positivamente la proposta di installare un componente proveniente dall'economia circolare. Numeri che dimostrano come la sostenibilità stia progressivamente diventando anche un fattore competitivo e commerciale.



Daniele Bresolin, amministratore delegato della Bresolin Spa



Lorella Volpato, vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato



Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di CANFIA

LA DIGITALIZZAZIONE DIVENTA LA CHIAVE DELLA COMPLIANCE

Un ruolo fondamentale sarà svolto anche dalla digitalizzazione dei processi. Daniele Bresolin, amministratore delegato della Bresolin Spa, ha evidenziato come oggi la gestione dei veicoli fuori uso richieda sistemi informatici capaci di seguire ogni fase del processo: dall'acquisizione del veicolo alla bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla completa gestione documentale. La tracciabilità digitale diventa infatti uno strumento essenziale sia per garantire il rispetto della normativa sia per valorizzare economicamente ogni componente recuperato. In altre parole, la nuova economia circolare dell'automotive non si fonda soltanto sul recupero dei materiali, ma anche sulla capacità di raccogliere, gestire e certificare i dati lungo l'intera filiera.

UNA SFIDA STRATEGICA PER L'AFTERMARKET

La crescente disponibilità di ricambi rigenerati, ricondizionati e recuperati porterà inevitabilmente a una ridefinizione delle strategie commerciali di distributori, ricambisti e officine. Parallelamente cresceranno le esigenze di formazione tecnica, certificazione dei processi e gestione della

qualità. Anche le attrezzature per la demolizione, il recupero, la selezione automatizzata dei materiali e la gestione digitale dei flussi documentali rappresenteranno uno dei segmenti destinati a registrare le maggiori opportunità di sviluppo nei prossimi anni. Non è un caso che proprio Autopromotec abbia scelto questo tema per inaugurare il percorso di avvicinamento all'edizione 2027 della manifestazione. Come ha ricordato l'amministratore delegato Enrica Lazzarini, gli Autopromotec Dialogues nascono con l'obiettivo di offrire uno spazio permanente di confronto sui grandi cambiamenti destinati a trasformare il comparto automotive.

L'incontro milanese ha confermato come il concetto di economia circolare stia rapidamente uscendo dalla dimensione teorica per diventare un elemento concreto della competitività industriale europea. In questo scenario il veicolo fuori uso non segna più la conclusione della storia di un'automobile. Diventa, piuttosto, il punto di partenza di un nuovo ciclo industriale, dove materiali, ricambi e competenze alimentano una filiera sempre più sostenibile, efficiente e strategica per il futuro dell'automotive.



Veicoli fuori uso: una rivoluzione che trasformerà il futuro del settore

Il primo appuntamento di Autopromotec Dialogues ha posto l'attenzione sul nuovo regolamento europeo con focus su economia circolare, riutilizzo dei componenti, ecodesign e digitalizzazione



A CURA DELLA REDAZIONE

I "fine vita" di un veicolo sembra destinato a subire un cambiamento profondo nei prossimi anni: è questo il messaggio principale emerso dal primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il nuovo ciclo di incontri promosso da Autopromotec in preparazione alla 31ª edizione della manifestazione internazionale dedicata alle attrezzature e all'aftermarket

automobilistico, in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027. L'incontro, dal titolo "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, dell'industria automobilistica, del settore della demolizione, della distribuzione aftermarket e del mondo della ricerca, con l'obiettivo di approfondire le importanti evoluzioni

introdotte dal nuovo regolamento europeo sui veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles - ELV).

Il nuovo regolamento europeo

Il Parlamento europeo ha approvato in via definitiva il nuovo regolamento sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione degli ELV, destinato a rappresentare uno dei pilastri della strategia euro-

pea sull'economia circolare. Le nuove disposizioni entreranno in vigore trascorsi 24 mesi dall'adozione formale da parte del Consiglio dell'Unione europea. Non si tratta di un semplice aggiornamento normativo. Il regolamento introduce un cambio di paradigma che coinvolge l'intera filiera automotive, imponendo un approccio "life cycle" che considera l'automobile come un prodotto progettato fin dall'origine per essere recuperato, smontato, riparato, riutilizzato e riciclato. La normativa interviene infatti su ogni fase della vita del veicolo: dalla progettazione all'utilizzo, fino allo smontaggio e al recupero dei materiali, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza europea dalle materie prime vergini e aumentare l'autonomia strategica del continente.

Dall'ecodesign al "Design for Circular Economy"

Uno degli aspetti più innovativi riguarda l'introduzione di criteri sempre più stringenti di ecodesign. Le case automobilistiche saranno chiamate a progettare vetture che possano essere smontate più facilmente, consentendo il recupero efficiente dei materiali e la sostituzione dei componenti. La filo-

sofia del Design for Circular Economy diventa così un elemento strutturale della progettazione automobilistica. Non sarà più sufficiente costruire veicoli performanti, sicuri ed efficienti dal punto di vista energetico: dovranno anche essere concepiti pensando a ciò che accadrà quando termineranno il proprio ciclo di utilizzo.

Una trasformazione destinata ad avere effetti profondi anche sulla filiera

IL NUOVO REGOLAMENTO EUROPEO INTRODUCE UN MODELLO DI ECONOMIA CIRCOLARE CHE COINVOLGE L'INTERA FILIERA AUTOMOTIVE, DALLA PROGETTAZIONE DEL VEICOLO AL RECUPERO DI COMPONENTI E MATERIALI

dell'aftermarket, perché la disponibilità di componenti recuperabili e riutilizzabili crescerà progressivamente, creando nuove opportunità economiche e nuovi modelli di business.

Obiettivi sempre più ambiziosi per costruttori e filiera

Per quanto riguarda i materiali plastici, entro sei anni dall'applicazione della normativa almeno il 15% della plastica utilizzata nella produzione dei nuovi veicoli dovrà provenire da materiale riciclato. La quota salirà al 25% entro dieci anni, con almeno il 20% derivante da un sistema di riciclo a circuito chiuso proveniente direttamente dai veicoli fuori uso.

Restano inoltre confermati gli obiettivi storici dell'85% di riciclabilità e riutilizzabilità e del 95% di recuperabilità complessiva, ma vengono aggiornati i criteri di calcolo e introdotti nuovi obblighi anche per la gestione dei veicoli multistage.

Come ha sottolineato Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di ANFIA, la circolarità non può più essere considerata un'attività da affrontare al termine della vita del prodotto: deve essere integrata nel progetto stesso dell'automobile.



Luca De Vita, responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di ANFIA



Lorella Volpato, vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato



Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera



Romain Gougeon, Country Manager Italia, e Rosaria Amodio, Business Development Manager di GiPA Italia

Lorella Volpato, vicepresidente di ADA – Associazione Demolitori Automotive e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha evidenziato come il settore abbia già raggiunto livelli di efficienza molto elevati. Secondo gli ultimi dati ISPRA richiamati durante il dibattito, il comparto supera già il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati. Un risultato che testimonia la profonda evoluzione industriale vissuta dal settore negli ultimi anni. Le moderne aziende di demolizione sono ormai strutture altamente specializzate, dotate di processi tecnologici avanzati, sistemi di tracciabilità e competenze che consentono di valorizzare ogni componente recuperabile.

Stellantis: il valore continua anche dopo la rottamazione

Particolarmente significativa anche la testimonianza di Stellantis attraverso Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di SUSTAINera. Il gruppo automobilistico ha illustrato una strategia che affronta il tema della circolarità lungo l'intero ciclo di vita del veicolo. L'obiettivo non è soltanto recuperare materie prime da destinare al riciclo, ma valorizzare anche i componenti ancora perfettamente utilizzabili attraverso programmi di ricambi originali usati. Se industria e normativa stanno accelerando il cambiamento, anche il mer-

cato sembra pronto ad accompagnare questa evoluzione. I dati presentati da GiPA Italia, attraverso Rosaria Amodio e Romain Gougeon, fotografano una situazione particolarmente interessante prendendo come riferimento il mercato francese, oggi uno dei più avanzati nell'adozione dei ricambi provenienti dall'economia circolare. L'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambio circolare, mentre il 78% afferma di essere informato sulla normativa. Ancora più significativi risultano gli indicatori relativi all'accettazione del mercato: il 96% considera questi componenti una valida alternativa

quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% li interpreta come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti accoglie positivamente la proposta di installare un componente proveniente dall'economia circolare. Numeri che dimostrano come la sostenibilità stia progressivamente diventando anche un fattore competitivo e commerciale.

La digitalizzazione diventa la chiave della compliance

Un ruolo fondamentale sarà svolto anche dalla digitalizzazione dei processi. Daniele Bresolin, amministratore delegato della Bresolin Spa, ha evidenziato



Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore di Bresolin Spa

DURANTE IL **DIBATTITO** È EMERSO COME QUESTA **TRASFORMAZIONE** NON RIGUARDI SOLTANTO LA SOSTENIBILITÀ **AMBIENTALE**, MA ANCHE LA COMPETITIVITÀ **INDUSTRIALE** DELL'**EUROPA** E IL CONTROLLO **STRATEGICO** DELLE **RISORSE**

come oggi la gestione dei veicoli fuori uso richieda sistemi informatici capaci di seguire ogni fase del processo: dall'acquisizione del veicolo alla bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla completa gestione documentale.

La tracciabilità digitale diventa infatti uno strumento essenziale sia per garantire il rispetto della normativa sia per valorizzare economicamente ogni componente recuperato. In altre parole, la nuova economia circolare dell'automotive non si fonda soltanto sul recupero dei materiali, ma anche sulla capacità di raccogliere, gestire e certificare i dati lungo l'intera filiera.



Enrica Lazzarini, CEO di Autopromotec

Una sfida strategica per l'aftermarket

La crescente disponibilità di ricambi rigenerati, ricondizionati e recuperati porterà inevitabilmente a una ridefinizione delle strategie commerciali di distributori, ricambisti e officine. Parallelamente cresceranno le esigenze di formazione tecnica, certificazione dei processi e gestione della qualità. An-

che le attrezzature per la demolizione, il recupero, la selezione automatizzata dei materiali e la gestione digitale dei flussi documentali rappresenteranno uno dei segmenti destinati a registrare le maggiori opportunità di sviluppo nei prossimi anni. Non è un caso che proprio Autopromotec abbia scelto questo tema per inaugurare il percorso di avvicinamento all'edizione 2027 della manifestazione. Come ha ricordato l'amministratore delegato Enrica Lazzarini, gli Autopromotec Dialogues nascono con l'obiettivo di offrire uno spazio permanente di confronto sui grandi cambiamenti destinati a trasformare il comparto automotive.

L'incontro milanese ha confermato come il concetto di economia circolare stia rapidamente uscendo dalla dimensione teorica per diventare un elemento concreto della competitività industriale europea. In questo scenario il veicolo fuori uso non segna più la conclusione della storia di un'automobile. Diventa, piuttosto, il punto di partenza di un nuovo ciclo industriale, dove materiali, ricambi e competenze alimentano una filiera sempre più sostenibile, efficiente e strategica per il futuro dell'automotive.



Pietro Meda, Presidente AC Milano