



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 8 al 15 giugno 2026
Parte 1

Torino, 16 giugno 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
16	Unioncamere Economia & Imprese	01/05/2026	<i>Aftermarket auto: mismatch frena un'azienda su tre</i>	2
20/21	Flotte & Finanza	01/06/2026	<i>Brandj identity</i>	3
34	Notiziario Veicoli Industriali	01/06/2026	<i>MERCATO AFTERMARKET TRUCK: PERFORMANCE POSITIVE (+3%)</i>	5
36/40	Notiziario Veicoli Industriali	01/06/2026	<i>TRUCK SERVICE DAY PERSONE E COMPETENZE GUIDANO L'EVOLUZIONE</i>	6
104/08	Notiziario Veicoli Industriali	01/06/2026	<i>AVVIO D'ANNO IN CRESCITA, RESTA IL NODO INCENTIVI</i>	10
18/20	Rivista Tir	01/06/2026	<i>Le associazioni animano il dibattito sull'autotrasporto</i>	14
10/19	Vie & Trasporti	01/06/2026	<i>Salone di Milano eletto positivo</i>	17
20/21	Vie & Trasporti	01/06/2026	<i>Transpotime</i>	27
38/39	Vie & Trasporti	01/06/2026	<i>Oitaf</i>	29
	Askanews.it	10/06/2026	<i>Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unita'</i>	31
	Askanews.it	10/06/2026	<i>Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%</i>	34
	Cronachedelmezzogiorno.it	10/06/2026	<i>Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unita'</i>	37
	Cronachedelmezzogiorno.it	10/06/2026	<i>Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%</i>	39
	Ilgiornaleditorino.it	10/06/2026	<i>Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unita'</i>	41
	Ilgiornaleditorino.it	10/06/2026	<i>Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%</i>	42
	Lastampa.it	10/06/2026	<i>ANFIA, cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%</i>	43
	Lastampa.it	10/06/2026	<i>Anfia: a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)</i>	45
	Pullmanweb.it	10/06/2026	<i>Il dato risente delle ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr</i>	46
	Repubblica.it	10/06/2026	<i>ANFIA, cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%</i>	48
	Repubblica.it	10/06/2026	<i>Anfia: a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)</i>	50
	Teleborsa.it	10/06/2026	<i>ANFIA, cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%</i>	51
	Teleborsa.it	10/06/2026	<i>Anfia: a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)</i>	53
	Uominietrasporti.it	10/06/2026	<i>Il mercato dei trainati crolla a maggio: le imprese aspettano i 590 milioni che non arrivano</i>	54

OSSERVATORI
ECONOMICIAftermarket auto: mismatch
frena un'azienda su tre

di Loredana Capuozzo

Il mondo dell'auto sta vivendo una fase molto delicata anche per il forte impatto della transizione elettrica sull'attuale assetto del sistema produttivo. Ma c'è un settore che sembra non temere nell'immediato questo passaggio. Si tratta dell'aftermarket, un universo costituito da imprese operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto che realizza oltre 31 miliardi di valore aggiunto e conta più di 400mila occupati con riflessi importanti sull'economia. Stando alle previsioni delle imprese di questa filiera solo il 13,8% investirà nell'elettrico entro il 2028 e appena l'11,8% lo ha già fatto tra il 2023 e il 2025. A metterlo in evidenza è il rapporto **"Il settore dell'aftermarket dell'automotive in movimento"**, presentato di recente a Modena e realizzato dal **Centro Studi Tagliacarne** per conto della Camera di commercio locale, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di **ANFIA**.

Per comprendere a fondo le diverse prospettive di questo settore sul passaggio all'elettrico, bisogna considerare che l'aftermarket auto può contare su un parco macchine circolanti che ha un invecchiamento medio di 12-13 anni e questo potenzialmente garantisce lavoro agli operatori ancora per un lungo periodo di tempo con riflessi sulle loro aspettative di crescita. A sottolinearlo è Giuseppe Molinari, presidente dell'Istituto Tagliacarne e dell'Ente camerale modenese che aggiunge "soprattutto quest'anno e anche l'anno scorso le imprese di questa filiera sono andate molto bene".

Secondo il rapporto, infatti, il 24,8% delle aziende dell'aftermarket auto prevede per quest'anno un aumento del fatturato e il 36% un incremento delle assunzioni. Ma, avverte Molinari, "sono ancora indietro nell'innovazione, nella formazione". A preoccupare è in particolare il mismatch, quasi il 60% delle imprese che hanno intenzione di assumere

quest'anno segnala difficoltà di reperimento sul mercato delle professionalità richieste e, questo, per più di un operatore su tre potrebbe tradursi in un freno alla crescita.

Inoltre, aggiunge il presidente, le imprese del settore "lamentano un problema formativo, sanno che presto le tecnologie cambieranno completamente. C'è, quindi, un problema di reskilling delle persone e di investimenti in tecnologie nuove, a partire dall'intelligenza artificiale. Ma gli operatori dell'aftermarket sanno anche che su questi temi sapranno organizzarsi e hanno tutto il tempo per poterlo fare, pure con l'aiuto delle politiche economiche che possono mettere in campo le Camere di commercio".



Giuseppe Molinari, presidente Camera di commercio Modena

EVENTI

AUTOMOTIVE DEALER DAY

Brand identity

7.000 visitatori, +20% di espositori, oltre 60 sessioni e 70 relatori. Numeri che raccontano il successo dell'evento veronese focalizzato sul brand come nuova leva competitiva. Eccovi alcuni spunti

di Tiziana Altieri
e Roberta Carati

DealerSTAT, Bmw ancora prima

La due giorni veronese ha fatto da cornice alla presentazione della DealerSTAT 2026, la consueta indagine annuale sulla soddisfazione dei concessionari nel rapporto con la Casa auto realizzata da Quintegia: 33 i marchi analizzati tra marzo e aprile, 1.264 i questionari raccolti in rappresentanza del 63% dei dealer italiani.

Per il secondo anno consecutivo ha vinto Bmw con un punteggio di 4,32 su una scala da 1 a 5: è al vertice nella redditività, nella customer experience, nel servizio ricambi, nel business usato e nei servizi finanziari. L'aspetto più apprezzato dai dealer è la disponibilità al dialogo nel marketing. Sul secondo e terzo gradino Toyota e Honda con, rispettivamente, 4,11 e 4,08.

Con una valutazione di 3,74, Cupra è il miglior brand nelle vendite business; piazza d'onore per Bmw, terza Audi. In area LCV, con il punteggio di 3,80 Ford Pro sbaraglia la concorrenza per la quarta volta consecutiva. Sul podio Mercedes-Benz con 3,71 e Toyota con 3,63.

Diciamoci tutto

Automotive Dealer Day si apre con l'intervento di Tommaso Bortolomio, CEO di Quintegia, che fotografa il momento di incertezza del mercato: «Il cliente vive una situazione di grande confusione tra nuove tecnologie, nuovi attori e diverse forme di mobilità tra cui scegliere». Tra i temi centrali, la transizione elettrica. Fabio Pressi, presidente di Motus-E, evidenzia il nodo dei costi di ricarica e la difficoltà di rimborsare quelle domestiche definendola «un'assurdità che va rimossa». Pur riconoscendo gli ostacoli, si dice però fiducioso sulle prospettive dell'elettrico. Realistico Marco Stella, vicepresidente di Anfia, che chiede di completare la revisione della normativa europea e di «garantire condizioni di concorrenza uniformi». Da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, un grido di allarme: «Ogni 50mila auto che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio; i margini sono risicati e le immobilizzazioni mettono in difficoltà le nostre aziende. Dall'altra parte c'è il noleggio, molto più in salute dal punto di vista finanziario, ma sui servizi di assistenza i prezzi sono da strozzinaggio». Chiamato indirettamente in causa, Italo Folonari, presidente di Aniasa, concorda sul tema delle tariffe di manutenzione, giustificandole però con le esigenze della clientela, spesso «più attenta al 'best price' e alla rata collegata». Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae, chiude la sessione ricordando la necessità di «regole di medio-lungo periodo, coerenti anche sul territorio, assicuranti per l'automobilista».



Dieci anni di collaborazione



Volvo Car Italia ha celebrato nel corso di un evento dedicato la partnership con Arval Italia e Findomestic, entrambe società del Gruppo BNP Paribas, basata su due programmi: Volvo Car Rent, che conta 6.500 iscritti e offre la possibilità ai clienti Volvo di avvalersi del servizio di noleggio a lungo termine Arval per un periodo di 3 - 5 anni con copertura assicurativa, manutenzione ordinaria e straordinaria, assistenza 24/7 inclusi nel canone; e Volvo Car Credit, che ad oggi ha permesso di finanziare oltre 54.000 vetture attraverso una gamma di soluzioni di leasing e finanziamento erogate da Findomestic.

20 - Flotte&finanza - giugno 2026

www.flottefinanzaweb.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

EVENTI

Valore duraturo

Cambiare idea su marca, modello, alimentazione, fa parte del processo di acquisto di un'auto. Ma di una cosa il cliente è sicuro: «Vuole avere la possibilità di fare quello che vuole quando vuole». La sintesi è di Andrea Marcante, Global Network Strategy Director di Renault Group, ospite della sessione 'Brand e touchpoint: dove nasce oggi l'esperienza cliente'. «Noi lavoriamo su un concetto di valore nel tempo, spostando il focus dalla prima immatricolazione alla capacità di mantenere cliente e veicolo all'interno dell'ecosistema Renault per tutto il ciclo di vita, generando ricavi ricorrenti, fidelizzazione, maggiore marginalità». In una logica di full life management gli alleati sul campo sono, ovviamente, i dealer, «ai quali proponiamo un contratto di business partnership a 360 gradi».

Anche per Pierantonio Vianello, direttore di Cupra e Seat Italia, «al centro di tutto ci sono loro, i dealer. Il prodotto trasferisce valori (performance, sostenibilità, inclusività, design...), ma è la passione dei nostri venditori che costruisce il marchio». La mitica chat di Vianello con la rete? «Non è una best practice, anche se sono convinto che il feedback che arriva dal territorio sia fondamentale». Secondo Mingrui Zhou, Senior Analyst State Information Center of China, «le concessionarie dovranno offrire anche valore relazionale, emotivo. Perché prima che auto vendono stili di vita».



IA, le regole per usarla al meglio

«Se usate l'AI per automatizzare quel che già fate, state usando l'elettricità per alimentare le stesse macchine a vapore», riflette Fabio Moioli, International AI & Leadership Expert; «dovreste usarla per reinventare i processi, la logistica e la relazione con i clienti mettendo i dati al centro». È la sessione conclusiva di Dealer Day su 'IA e robotica: quando l'innovazione genera valore in concessionaria'. La domanda non è se utilizzare IA e robotica, ma come farlo in modo che cambi davvero qualcosa. Partendo da quell'83% di dealer che crede nel potenziale dei dati, ma che solo 1 su 10 ha la capacità di sfruttare. «Per questo», spiega Moioli, «servono governance, cultura aziendale e competenze nuove. L'agilità cognitiva, e cioè la capacità di ascoltare stimoli diversi e cambiare idea, è tra le qualità richieste ai manager del futuro».

Sul tema automazione Giovanni Di Stefano, Head of Advanced Robotics di Comau, porta esempi di robotica collaborativa applicata alla mobilità, sistemi che integrano uomo e macchina nel ricondizionamento dei veicoli, automazione scalabile che esce dalle fabbriche industriali per entrare nel retail. E conclude: «L'IA è una tecnologia potente, ma resta uno strumento nelle mani dell'uomo».



Non chiamatelo piano B!

L'usato fattore chiave per il business automotive. Secondo i dati forniti da Oscar Scriva, Senior Project Manager di Quintegia, nel workshop 'Da usato a second-hand: un settore che cambia veste', «il baricentro del retail si sta spostando: il 78% dei dealer considera l'usato strategico, il 63% ha un team dedicato o misto, il 64% ha utilizzato meccanismi ad asta nel corso del 2024». Guardando all'Europa, Jamil Nur, del Joint Research Centre, ha chiarito come il progressivo invecchiamento del parco e la diminuzione degli stock disponibili influenzino «prezzi e competitività tra Paesi», rilevando «il ruolo crescente dei flussi cross-border». Il commercio con l'estero, «che in Europa cuba 24,6 miliardi di euro per 2,6 milioni di auto, e per oltre un quarto dei dealer è già core business», puntualizza Gioia Manetti, CEO di AutoScout24, «è però considerato marginale dal 57% dei dealer italiani, un'opportunità tattica dal 22%».

La testimonianza di Francisco Coutinho, Managing Director di M Coutinho Usados, è nel segno della libertà di sviluppare diversi canali di vendita. «L'usato non è più un centro di profitto ma un centro di fidelizzazione. E può diventare un volano per le altre aree di business».



Solo vantaggi

Processi più fluidi dall'incasso alla registrazione contabile, dalla fatturazione alla chiusura finanziaria, con una drastica riduzione delle operazioni manuali e quindi del rischio di errore; monitoraggio delle performance e maggiore reattività operativa grazie alla disponibilità di dati aggiornati; superamento dei compartimenti stagni che caratterizzano la maggior parte delle concessionarie; conformità con i principali brand automotive a garanzia della piena interoperabilità con le Case. Sono, in sintesi, i vantaggi per i dealer che derivano dalla partnership tra Afinity Group, fintech specializzata nella digitalizzazione dei pagamenti (in foto Paolo Procacci, Regional Sales Manager Southern Europe), e Visual Software, azienda produttrice di Infinity DMS, la piattaforma che integra DMS, CRM, Business Intelligence, gestione documentale e applicazioni web.



MERCATO AFTERMARKET TRUCK: PERFORMANCE POSITIVE (+3%)

Il mercato aftermarket truck ha chiuso l'anno 2025 con performance complessivamente positive, ma segnali di rallentamento in alcune aree richiedono un monitoraggio attento. Lo sottolinea Alessio Sitran, responsabile area Truck & Bus di Anfia Aftermarket, commentando i dati del Barometro Aftermarket Truck 2025.

Il fatturato del comparto registra una crescita del +3% rispetto al

Secondo Sitran, questa evoluzione suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, in cui la performance positiva dell'intero 2025 è fortemente influenzata dal contributo del primo trimestre, mentre la seconda parte dell'anno ha evidenziato una domanda meno vivace.

A livello di macro-famiglie, il Barometro evidenzia dinamiche differenziate.

Barometro Aftermarket Truck ANFIA 2025

Macro-Famiglie Prodotto	Variazione % Fatturato 2025/2024	Variazione % Fatturato 2025/2023	Variazione % Fatturato 2025/2022
Motore&Trasmissione	+6%	+15%	+28%
Sopra-Telaio	+13%	+80%	+148%
Sotto-Telaio	-10%	-4%	+7%
Mercato Totale	+3%	+18%	+36%

2024, mentre il confronto con gli anni precedenti evidenzia un incremento del +18% sul 2023 e del +36% sul 2022, a testimonianza di un trend ancora espansivo su base pluriennale.

L'analisi trimestrale evidenzia un andamento non uniforme durante l'anno. Il primo trimestre del 2025 si è distinto come il più performante registrato nel periodo di analisi, fungendo da principale contributo al risultato finale. Nei trimestri successivi si è osservato un progressivo rallentamento, con il secondo e il terzo trimestre su livelli solidi ma inferiori alla prima parte dell'anno e il quarto trimestre in linea con il periodo precedente, senza ulteriori accelerazioni.

La macro-famiglia Motore & Trasmissione si conferma il principale pilastro del comparto, con una crescita del +6% sul 2024, +15% sul 2023 e +28% sul 2022, mantenendo il ruolo di segmento più stabile e con i volumi più elevati.

La macro-famiglia Sopra-telaio mostra invece un andamento più dinamico, con una variazione del +13% sul 2024, del +80% sul 2023 e del +148% sul 2022, segnalando una forte espansione nel medio periodo ma anche una maggiore volatilità nelle fasi più recenti.

Più debole il trend del Sotto-telaio, che chiude il 2025 con una flessione del -10% rispetto al 2024 e -4% rispetto al 2023, pur mantenendo un lieve progresso nel confronto con il 2022.



TRUCK SERVICE DAY

EDIZIONE 2026



TRUCK SERVICE DAY

PERSONE E COMPETENZE GUIDANO L'EVOLUZIONE



GRANDE SUCCESSO PER LA TERZA EDIZIONE DEL TRUCK SERVICE DAY: CONTENUTI DI VALORE, CONFRONTO APERTO E CONDIVISIONE DI VISIONI HANNO ACCESSO IL DIBATTITO SU PERSONE, FORMAZIONE E COMPETENZE, LEVE STRATEGICHE PER L'EVOLUZIONE DI SERVICE E DISTRIBUZIONE NEL SETTORE TRUCK.

a cura della redazione

La terza edizione del Truck Service Day conferma il proprio ruolo di osservatorio privilegiato sull'evoluzione del settore aftermarket truck. Un'intera giornata di confronto, promossa da NM Veicoli Industriali e ospitata l'11 febbraio al Zanhote & Meeting Centergross di Bologna, ha riunito l'intera filiera – officine, reti service, distributori, componentisti, dealer e operatori del noleggio – attorno a un tema ormai centrale: la trasformazione dei modelli di business tra innovazione, competenze e organizzazione. Il titolo scelto per questa edizione "Verso

un service e una distribuzione più evoluti: innovazione e strategie", fotografa una fase di forte trasformazione del settore, in cui il service va oltre la dimensione puramente tecnica, mentre la distribuzione assume un ruolo sempre più centrale e strategico all'interno della filiera, evolvendo da funzione logistica a nodo di competenze, dati e servizi.

SERVICE E COMPETENZE: IL CUORE DELLA TRASFORMAZIONE

La mattinata si è aperta con una fotografia del settore affidata ad Alessio Sitran di

36

NM VEICOLI INDUSTRIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA Aftermarket, che ha delineato un contesto in evoluzione, segnato da nuove pressioni competitive, crescente complessità tecnologica e necessità di maggiore strutturazione della filiera.

Da qui si è sviluppato un confronto che ha messo in luce come il service stia cambiando natura: da attività riparativa a sistema integrato di gestione del veicolo e delle flotte.

Nella prima tavola rotonda, Paolo Gigante, responsabile rete ZF ProService, ha sottolineato come le officine debbano oggi affrontare sistemi sempre più complessi, passando dalla semplice riparazione alla gestione di architetture tecnologiche avanzate. Il valore delle reti, ha spiegato, risiede nella capacità di trasferire know-how e strumenti digitali alle officine indipendenti, con la formazione continua come elemento imprescindibile, soprattutto su elettrificazione, ADAS e diagnostica evoluta.

Sulla stessa linea, Alice Biganzoli, country manager di Alltrucks Italia, ha evidenziato come la crescita delle flotte multimarca e la sofisticazione dei veicoli impongano alle officine nuove competenze e maggiore accesso alle informazioni tecniche. In questo scenario, la rete Alltrucks si propone come piattaforma di supporto tecnico e organizzativo, capace di accompagnare le officine nella gestione della complessità attraverso strumenti digitali e formazione costante.

Per Alessandro Perono di TIP Italia, il punto chiave è invece la standardizzazione. Il mondo del noleggio richiede processi uniformi e tempi rapidi di intervento. La rete europea di oltre 2.000 officine autorizzate e 120 officine di proprietà rappresenta un modello basato su dati centralizzati, procedure condivise e customer service dedicato alle flotte, con un obiettivo preciso: ridurre al minimo il fermo veicolo.

INTERSERVICE E LA NUOVA GEOGRAFIA DEL SERVICE

Tra gli interventi della mattinata, Stefano Scoccia di Interservice ha raccontato la trasformazione della rete del Gruppo Maurrelli, passata da realtà locale a struttura nazionale in forte espansione.

La crescita del network si basa su un modello replicabile, fondato su standard organizzativi, investimenti nelle persone e specializzazione tecnica. Il concetto chiave è l'evoluzione del ruolo dell'officina: non più semplice centro di riparazione, ma hub tecnologico in grado di garantire continuità operativa alle flotte, gestione integrata del ciclo manutentivo e competenze sempre più evolute.

FORMAZIONE: LA SFIDA PIÙ URGENTE

Uno dei temi più trasversali della mattinata è stato quello della carenza di personale qualificato.

Massimo Carrino, amministratore delegato di Formao, ha evidenziato come la rapida evoluzione tecnologica dei veicoli renda sempre più complessa la gestione delle officine. Non basta più la competenza tecnica di base: servono aggiornamento continuo, strumenti adeguati e supporto specialistico. Al tempo stesso, la formazione da sola non è sufficiente. Le officine devono diventare anche ambienti attrattivi, capaci di valorizzare le persone e di accogliere nuove generazioni di tecnici attraverso spazi più moderni, organizzazione strutturata e percorsi di crescita chiari.

IL FATTORE UMANO COME LEVA COMPETITIVA

La seconda tavola rotonda ha spostato il focus sulle persone e sull'organizzazione delle officine, evidenziando come il capitale umano rappresenti oggi il principale fattore competitivo del settore.



Alessio Sitran,
Anfia Aftermarket, Area
Truck & Bus.



Paolo Gigante,
ZF Aftermarket.



Alice Biganzoli,
Alltrucks Italia.



Alessandro Perono,
Tip Italia.

TRUCK SERVICE DAY

EDIZIONE 2026



Stefano Scoccia,
Interservice.



Massimo Carrino,
Formau.



Alessandro Ruggeri,
Truck Italia.



Vera Visonà,
Autovisper.

Alessandro Ruggeri di Truck Italia ha presentato il progetto Truck Italia Academy, nato per costruire percorsi strutturati di formazione e accelerare il ricambio generazionale, con particolare attenzione a tecnici, magazzinieri e accettatori. Centrale anche l'integrazione tra formazione e attività quotidiana, con strumenti di coaching e sistemi organizzativi evoluti.

Vera Visonà di Autovisper ha posto l'accento sul valore del team: la qualità del servizio, ha sottolineato, è una diretta conseguenza della qualità delle persone che lo erogano. Coinvolgimento, competenze e consapevolezza diventano quindi elementi strategici per la fidelizzazione del cliente e l'efficienza operativa.

Monica Schiraldi del gruppo Amati ha infine evidenziato come la crescita delle reti passi attraverso standardizzazione dei processi, digitalizzazione e costruzione di un'identità condivisa. L'evoluzione del settore va verso officine sempre più strutturate, capaci di dialogare con grandi flotte attraverso dati, processi industrializzati e manutenzione predittiva.

LA DISTRIBUZIONE TRA INTEGRAZIONE E TECNOLOGIA

La sessione pomeridiana ha approfondito il ruolo della distribuzione, oggi sempre più centrale nell'equilibrio della filiera aftermarket.

Ad aprire il confronto è stato Eduardo Maurelli, che ha illustrato la visione del Gruppo Maurelli basata su un modello integrato tra ricambi, logistica, servizi e rete officine. Un ecosistema che punta a generare valore lungo tutta la filiera, attraverso sinergie operative, efficienza e digitalizzazione. In questo contesto, elettrificazione, intelligenza artificiale e manutenzione predittiva stanno ridefinendo processi e competenze, imponendo un approccio sempre più data-driven. In qualità di rappresentante della quarta generazione e profilo nativamente digitale, ha sottolineato la necessità di coniugare continuità e innovazione per affrontare un aftermarket sempre più complesso.

Gherardo Botto di Casertano Ricambi ha evidenziato come la solidità di un distributore derivi dall'equilibrio tra organizzazione,



TRUCK SERVICE DAY

EDIZIONE 2026



Monica Schiraldi,
Gruppo Amati.



Eduardo Maurelli,
Maurelli Group.



Gherardo Botto,
Casertano Ricambi.



Paolo Saluto,
Standard & Testing,
Politecnico di Torino

investimenti e qualità del servizio, in un mercato sempre più competitivo e guidato dai dati. L'intelligenza artificiale è già oggi parte dei processi, dalla gestione delle scorte all'analisi commerciale, e il suo impatto è destinato a crescere ulteriormente. In prospettiva, il distributore evolve verso un ruolo sempre più orientato ai dati e ai servizi a valore aggiunto, con competenze digitali e analitiche sempre più decisive.

LO SCENARIO DI MERCATO

A concludere la giornata, l'atteso intervento di Paolo Saluto del Politecnico di Torino, che ha offerto una lettura più ampia del contesto, intrecciando dinamiche economiche e trend del settore.

Il mercato della distribuzione mostra segnali di tenuta e crescita, con performance particolarmente positive nell'IAM veicoli industriali. Tuttavia, emerge un settore sempre più segmentato, dove la capacità di leggere le differenze tra categorie prodotto e modelli distributivi diventa elemento chiave per interpretare le evoluzioni future.

APPUNTAMENTO AL 2027

Il Truck Service Day 2026 conferma una direzione ormai chiara: il futuro dell'aftermarket truck non sarà definito unicamente dalla tecnologia, ma dalla capacità di persone, reti e organizzazioni di crescere ed evolvere insieme. In questo scenario, competenze, dati e formazione si affermano come le vere infrastrutture del settore, all'interno di un ecosistema sempre più interconnesso e competitivo.

È in questa prospettiva che NM Veicoli Industriali continuerà ad esplorare il futuro dell'aftermarket e ad approfondire il ruolo sempre più centrale del service, dando appuntamento al prossimo anno con una nuova edizione del Truck Service Day. ■



GRAZIE A TUTTI!

Un sincero ringraziamento va a tutti i relatori, i partecipanti e gli sponsor, il cui contributo è stato fondamentale per la realizzazione e il successo del Truck Service Day.

NM Veicoli Industriali vi dà appuntamento al prossimo anno con la prossima edizione del Truck Service Day, in programma il 17 febbraio 2027 a Bologna, presso lo Zanhotel & Meeting Centergross.

MERCATO
IMMATRICOLAZIONI

AVVIO D'ANNO IN CRESCITA, RESTA IL NODO INCENTIVI



IN ATTESA DELL'AVVIO DEGLI INCENTIVI PER IL RINNOVO DELLE FLOTTE, IL COMPARTO ARCHIVIA IL PRIMO TRIMESTRE 2026 CON UN SEGNO POSITIVO PER AUTOCARRI, RIMORCHI E AUTOBUS, SECONDO I DATI ANFIA.

A cura della redazione
su dati **Anfia**

Il mercato dei veicoli industriali registra segnali di vitalità nel primo trimestre del 2026. Autocarri, veicoli trainati e autobus chiudono il periodo con variazioni positive rispetto allo stesso trimestre del 2025, confermando un avvio d'anno complessivamente favorevole per il comparto. Secondo i dati diffusi da **Anfia**, a trainare la crescita sono soprattutto i trattori stradali e il comparto autobus, sostenuto ancora dalle consegne legate ai fondi PNRR, mentre i veicoli trainati confermano un andamento positivo dopo un 2025 carat-

terizzato da forte volatilità.

Dietro ai numeri positivi, però, resta forte la preoccupazione del settore per l'assenza di un quadro stabile di incentivi. **Anfia** torna infatti a chiedere un rapido avvio del piano straordinario da 590 milioni di euro destinato al rinnovo del parco veicolare annunciato dal Governo lo scorso dicembre. Secondo l'associazione, ritardi o incertezze operative rischiano di rallentare investimenti già programmati dalle imprese e di frenare il percorso di ammodernamento e decarbonizzazione delle flotte.

Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3.500 kg
secondo le classi di peso

	Marzo 2026	Marzo 2025	var. %	Gen-MAR 2026	Gen-MAR 2025	var. %
autocarri medi >3.500<-16.000 kg	385	430	-10,5	1.157	1.182	1,0
autocarri pesanti >16.000 kg	2.151	1.825	17,9	6.388	5.903	8,2
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.536	2.255	12,5	7.545	7.085	6,5

secondo il tipo

cabinati	1.113	1.217	-8,5	3.427	3.603	-4,9
trattori	1.423	1.038	37,1	4.118	3.482	18,3
Totale Autocarri per tipo con ptt >3.500 kg	2.536	2.255	12,5	7.545	7.085	6,5

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Marzo 2026	Marzo 2025	var. %	Gen-MAR 2026	Gen-MAR 2025	var. %
rimorchi	108	93	16,1	334	325	2,8
semirimorchi	1.162	1.081	7,5	3.328	3.040	9,5
Totale RES ptt >3.500 kg	1.270	1.174	8,2	3.662	3.365	8,8

Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3.500 kg

	Marzo 2026	Marzo 2025	var. %	Gen-MAR 2026	Gen-MAR 2025	var. %
autobus/midibus urbani	288	119	142,0	710	417	70,3
autobus/midibus interurbani	30	94	-68,1	319	338	-5,6
totale autobus adibiti al TPL	318	213	49,3	1.029	755	35,3
autobus/midibus turistici	132	108	22,2	390	355	9,9
totale autobus specifici	450	321	40,2	1.419	1.110	27,8
minibus	84	69	21,7	243	182	33,5
scuolabus	51	42	21,4	142	161	-11,8
totale autobus con ptt >3.500 kg	585	432	35,4	1.804	1.453	24,2

AUTOCARRI: MARZO A +12,5%, BENE SOPRATTUTTO I TRATTORI STRADALI

Dopo un primo bimestre di crescita moderata, il comparto autocarri accelera a marzo e consolida il risultato del primo trimestre. Secondo i dati Anfia, nel terzo mese dell'anno sono stati rilasciati 2.536 libretti di circolazione di nuovi autocarri, in crescita del 12,5% rispetto allo stesso mese del 2025. Un risultato che porta a 7.545 le nuove immatricolazioni totali nel primo trimestre, pari a un incremento del 6,5%

rispetto a gennaio-marzo 2025.

Per classi di peso, mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+32,3%) e soprattutto i mezzi oltre le 16 tonnellate (+8,2%). In calo, invece, i segmenti intermedi: sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-23,8%), sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-22,2%) e sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (-10,6%).

Come già anticipato, a trainare la crescita sono soprattutto i trattori stradali. Nel trimestre si registra infatti una flessione degli autocarri rigidi (4,9%), a fronte di una

MERCATO

IMMATRICOLAZIONI



crescita dei trattori (+18,3%). In aumento anche i veicoli da cantiere (+13,1%) e i veicoli stradali (+5,7%).

Sul fronte delle alimentazioni alternative, la quota dei veicoli a gas si ferma all'1% del mercato, contro l'1,8% dello stesso periodo del 2025, mentre elettrici e ibridi rappresentano complessivamente l'1,7% del totale.

**COMPARTO SOLIDO, MA SERVONO
POLITICHE CHIARE**

“La conferma dell'andamento positivo nelle immatricolazioni di autocarri dimostra che il settore è solido e pronto a investire, nonostante operi da anni in un contesto complesso e spesso penalizzante” ha commentato Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci.

Secondo il rappresentante Anfa, l'industria sta già facendo la propria parte con determinazione nella transizione verso un parco circolante più sostenibile, tuttavia manca ancora un quadro di politiche pubbliche chiare ed efficaci.

“Il rapido avvio del piano straordinario da 590 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare, annunciato lo scorso dicembre, è una necessità impellente – ha dichiarato Sra. Ritardi o incertezze sull'attuazione di queste risorse rischiano di frenare investimenti già pianificati e di indebolire la fiducia di un comparto che ha bisogno di stabilità per competere e innovare. Anche in un contesto economico e geopolitico instabile, continuità e affidabilità degli strumenti di supporto pubblico sono condizioni imprescindibili per consentire alle imprese di programmare nel medio-lungo periodo e proseguire con decisione nel percorso di decarbonizzazione delle flotte”.

Allo stesso modo, è urgente dare seguito agli impegni assunti sul fronte dei veicoli commerciali leggeri, attraverso la conferma e la rapida pubblicazione delle misure di rinnovo del parco (Ecobonus) annunciate lo scorso 30 gennaio al Tavolo automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Anfia, per voce del suo delegato, pone inoltre l'accento sulla necessità di strutturare le misure nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, valorizzando il contributo ambientale dei biocarburanti, come biometano e HVO, e riconoscendo il ruolo strategico del noleggio a lungo termine nella diffusione delle motorizzazioni a zero emissioni. L'associazione sottolinea infine l'importanza di strumenti fiscali adeguati a sostegno degli investimenti in nuove tecnologie, considerati fondamentali per la competitività e l'innovazione dell'intera filiera industriale.

**VEICOLI TRAINATI: IL TRIMESTRE
CHIUDE A +8,8%**

Andamento positivo anche per il comparto dei veicoli trainati. A marzo 2026 sono stati rilasciati 1.270 libretti di circolazione

MERCATO
IMMATRICOLAZIONI



di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+8,2%), suddivisi in 108 rimorchi (+16,1%) e 1.162 semirimorchi (+7,5%). Nel primo trimestre dell'anno il mercato totalizza 3.662 libretti di circolazione, in crescita dell'8,8% rispetto allo stesso periodo del 2025. Di questi, 334 riguardano rimorchi (+2,8%) e 3.328 semirimorchi (+9,5%).

ANFIA TORNA A CHIEDERE UN RAPIDO AVVIO DEL PIANO STRAORDINARIO DA 590 MILIONI DI EURO ANNUNCIATO DAL GOVERNO LO SCORSO DICEMBRE.

Le marche estere registrano una crescita del 16,4% con 2.175 libretti, mentre le marche nazionali chiudono sostanzialmente stabili (-0,7%) con 1.487 unità. "Il primo trimestre conferma un andamento complessivamente positivo del

comparto dei veicoli trainati, con segnali di crescita diffusi e un mercato vivace", ha commentato Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia. Anche per questo settore l'associazione auspica una rapida pubblicazione del decreto di riparto dei fondi straordinari destinati all'autotrasporto, così da offrire alle imprese strumenti certi per programmare gli investimenti.

AUTOBUS: CRESCITA SOSTENUTA GRAZIE ALLE CONSEGNE PNRR

Nel mese di marzo 2026 il mercato degli autobus oltre le 3,5 tonnellate registra 585 nuove unità, in aumento del 35,4% rispetto a marzo 2025.

Nel primo trimestre dell'anno i libretti rilasciati sono 1.804, con una crescita del 24,2% rispetto allo stesso periodo del 2025. Aumentano gli autobus per il TPL (+36,3%), i minibus (+33,5%) e gli autobus turistici (+9,9%), mentre calano gli scuolabus (-11,8%).

Sul fronte delle alimentazioni, nel primo trimestre del 2026 la quota degli autobus a gas scende al 7% del mercato, contro il 22% dello stesso periodo del 2025, mentre elettrici e ibridi raggiungono il 28,8% del totale. Secondo Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di Anfia, il risultato positivo è però ancora fortemente influenzato dalle consegne legate ai fondi PNRR, ormai in fase di esaurimento, e non rappresenta quindi un trend strutturale del mercato.

Anfia chiede quindi l'attivazione di un fondo strutturale per il rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale, considerato indispensabile per sostenere la competitività della filiera nazionale e accompagnare il percorso di decarbonizzazione richiesto dagli obiettivi europei al 2030. ■

Associazioni

LE ASSOCIAZIONI ANIMANO IL DIBATTITO SULL'AUTOTRASPORTO

Grande presenza al Transpotec 2026 delle associazioni di categoria che hanno organizzato workshop e incontri sui temi più importanti per il settore e hanno fornito supporto e assistenza alle imprese presenti

Esposizione, ma soprattutto confronto: a Transpotec 2026 le associazioni di categoria dell'autotrasporto hanno animato il dibattito sul futuro della logistica italiana, trasformando la manifestazione in un vero laboratorio di confronto tra imprese, istituzioni e filiera logistica. Tra stand, workshop e momenti di approfondimento, il settore ha discusso delle grandi trasformazioni in atto: transizione energetica, digitalizzazione delle catene logistiche, formazione, normativa europea, necessità di rafforzare la competitività del sistema Paese.

Molto ampia la presenza di Fai che ha partecipato con uno stand condiviso con l'Istituto Mario Remondini, ente di formazione specializzato per il settore. Una presenza che ha coinvolto numerose imprese associate e che ha visto il lavoro congiunto delle quattro sezioni nazionali della Federazione – ADR, Trasporti Eccezionali, Traslochi e Rifiuti – solitamente impegnate inattività a distanza, ma riunite a Transpotec come occasione di confronto diretto. Lo spazio Fai si



è distinto come punto di incontro e dialogo tra imprese e istituzioni, con un'attenzione particolare alla formazione professionale e all'aggiornamento delle competenze. Al centro del dibattito, la necessità di rafforzare la preparazione degli operatori anche attraverso strumenti innovativi come la formazione a distanza, con l'obiettivo di rendere più accessibile e specifica l'attività formativa dedicata all'autotrasporto. Spazio anche ai trasporti eccezionali, con una guida pratica all'applicazione delle linee guida nel periodo transitorio, al Rentri, con un seminario su come gestire il doppio binario cartaceo-digitale, al tachigrafo

Associazioni



Il Logistic Village di Fiap

digitale, in vista dell'obbligo dal 1° luglio anche per i mezzi da 2,5 tonnellate.

“È stata una settimana importante – ha commentato il presidente di Fai **Paolo Uggè** –; abbiamo affrontato attraverso seminari con gli imprenditori del trasporto i temi che interessano direttamente gli autotrasportatori, abbiamo ricevuto moltissime visite e abbiamo messo in moto meccanismi importanti”. Anche Fiap ha animato il proprio Logistic Village con un fitto calendario di incontri.

Imprenditori e manager del settore si sono confrontati con istituzioni, committenza e operatori sui problemi principali del comparto: la libertà di circolazione lungo i corridoi europei e le restrizioni alpine che penalizzano le imprese italiane; le nuove norme su tempi di pagamento e sulle attese al carico e scarico; il rinnovo del parco veicolare con i 590 milioni disponibili e il processo



La conferenza stampa di Anita

di digitalizzazione della filiera.

Ampio spazio è stato dedicato anche ai dossier europei, dall'ETS all'ETS2 fino alle normative sociali e alla digitalizzazione delle catene documentali con l'eFTI.

Il programma Fiap ha visto anche la presenza del presidente del Comitato Centrale dell'Albo, **Enrico Finocchi**, che ha ricordato il ruolo dell'Albo, che raccoglie in sé le diverse anime dell'autotrasporto, dalle imprese ai vari Ministeri. “Da questi confronti è nato il Manifesto per la competitività del sistema logistico italiano, un documento di lavoro che raccoglie le riflessioni emerse nei quattro giorni e diventerà la bussola delle strategie e dei confronti futuri della Fiap”, ha sottolineato **Alessandro Peron**, segretario generale di Fiap.

Anita ha preso parte attivamente alla manifestazione con un doppio appuntamento dedicato alla transizione sostenibile del trasporto merci su strada; un incontro è stato organizzato da Daimler Truck Italia, l'altro da **Anfia**, con la collaborazione dell'associazione. Il presidente **Riccardo Morelli** ha ribadito come la trasformazione del settore sia già in corso, ma necessiti di un quadro normativo più chiaro e stabile, fondato sul principio di neutralità tecnologica e sulla pluralità delle soluzioni disponibili. In questa prospettiva, il confronto sulla revisione anticipata del regolamento europeo sulle emissioni dei veicoli pesanti è stato indicato come un passaggio cruciale per allineare le regole ai tempi reali di rinnovo delle flotte e alla disponibilità delle infrastrutture.

Fondamentale, inoltre, che siano messi a disposizione delle imprese



La presenza di Fedit

gli strumenti utili affinché possano approcciare questo tema anche attraverso un discorso di sostenibilità finanziaria.

Questa edizione del Transpotec ha visto la partecipazione attiva anche di Fedit, protagonista di una serie di incontri e dibattiti su temi come la compliance aziendale, la certificazione delle imprese e l'innovazione tecnologica. Molto sentito il dibattito sulle aree di sosta, fondamentali per il riposo e le soste degli autisti; il panel ha ricordato come grazie ad un bando dell'Albo siano state finanziate nuove aree ed è stata annunciata l'inaugurazione della prima nuova area, prevista per settembre di quest'anno.

Particolare attenzione è stata dedicata anche ai servizi alle

imprese e alla formazione, con approfondimenti sulle certificazioni di regolarità, oltre ai temi legati all'intelligenza artificiale e al ricambio generazionale

nel settore. "L'automazione e l'intelligenza artificiale stanno diventando strumenti centrali nello sviluppo della logistica moderna – ha sottolineato il presidente di Fedit, **Guido Pietro Bertolone** –; nei magazzini cinesi o americani stanno iniziando a diffondersi robot antropomorfi, capaci di supportare le attività operative". Secondo Bertolone, queste tecnologie rappresentano una risposta concreta alla crescente carenza di manodopera qualificata. L'obiettivo non è sostituire le persone, ma trasformare gli operatori in supervisori dei sistemi automatizzati, attraverso percorsi di formazione e upskilling.

Presente in fiera anche CNA-Fita, insieme ai consorzi di riferimento dell'associazione, Colsea, Craav e Fitacom, che offrono servizi alle imprese di autotrasporto, tra cui il pagamento dei pedaggi, in Italia e in Europa; il servizio carburante, con carta abbinata alla targa del mezzo o ancora l'assicurazione e gestione del mezzo. Uno dei temi maggiormente sentiti dalle imprese in questo periodo, come ha spiegato **Gianluca Bassiato**, responsabile

regionale di CNA-Fita Veneto, è quello dei ritardi nei pagamenti delle fatture da parte dei committenti. "Nonostante la normativa imponga il saldo entro 60 giorni, molte aziende vengono pagate dopo 90 o addirittura 120 giorni, con forti ripercussioni sulla sostenibilità finanziaria del settore".

A disposizione degli autotrasportatori in visita anche la squadra del Sistema Assotir che ha approfittato della fiera per illustrare i servizi del consorzio Consat, dai servizi di trasporto ai pedaggi, dalla consulenza assicurativa alla formazione. Ma il salone è stato anche un'importante occasione di incontro, dialogo e confronto per condividere idee, servizi e visioni sul futuro dell'autotrasporto e della logistica, ma anche per rispondere alle esigenze delle imprese. "Il caro gasolio è stato l'argomento principale – ha sottolineato **Serena Londero**, segretario regionale per la Lombardia – ma le difficoltà delle aziende sono anche molto altre, dalla concorrenza sleale all'applicazione corretta dei contratti. Per fare tutto questo, e tante altre cose, bisogna che le aziende abbiano un supporto giusto, competente e continuo per tutelarsi e per diventare più competitive".



Lo stand di CNA-Fita



La delegazione di Assotir



Daf



Salone di Milano

Elettro positivo

La kermesse meneghina dedicata al trasporto merci su strada ha confermato l'interesse per la nuova mobilità, ma coi piedi ben piantati nel presente. E un certo ottimismo...

di Danilo Senna
e Tiziana Altieri

Dal 2022 stabilmente a Milano e con cadenza biennale, il Transpotec appena concluso si conferma il più importante evento italiano dedicato a camion e affini. Forse appena intaccato, almeno per la parte che riguarda i cava e cantiere, dal Samoter di Verona che l'ha preceduto di appena una settimana. I padiglioni di Rho, Fiera Milano sono stati parecchio frequentati. Magari non come ai bei tempi andati, ma comunque con un grande interesse. Le tensioni internazionali e le ricadute sul nostro mondo non si sono quasi avvertite, nonostante il gasolio a cavallo dei due euro al litro e le associazioni di settore pronte a minacciare fermi dell'autotrasporto. Magari è giusto così: la giostra del Transpotec è una festa che

va celebrata in allegria, lo spettro della crisi - se ci sarà - lasciamolo al dopo salone o al più relegato nei confini di qualche convegno. Si chiama ottimismo.

Tutti e otto presenti

I costruttori europei di camion c'erano tutti, con un occhio al futuro della mobilità elettrica (a batterie come pure a idrogeno), ma coi piedi ben piantati in un presente che sa ancora di gasolio. Sia chiaro, nessun ripensamento sulle strategie, per chi le aveva già dichiarate. Semmai un approccio più pragmatico e temporeggiante, con una transizione ancora fortemente trainata dal diesel o dal metano nelle sue varie forme (gasoso oppure Lng).



Dagli olandesi c'era spazio per tutti: un XD allestito bisarca faceva da quinta alla serie speciale Emerald del XG+, idem un XF elettrico, proprio mentre il primo XG+ a batterie va in consegna in Germania. Tornando a Milano, c'era anche un XDf 8x4 (dal Samoter appena concluso).



Ford Trucks



Lottava sorella del truck europeo affila le armi con l'F-Max aggiornato, ma soprattutto con la gamma degli F-Line fra cui debutta il carro a due o tre assi a batterie e l'8x4 da cantiere 4148 D a gasolio (arrivato anche lui dritto dal Samoter di Verona)



Iveco



I camion ufficiali del Giro d'Italia, un S-Way e un S-eWay erano i protagonisti, ma lo stand italiano ha segnato il debutto ufficiale davanti al grande pubblico dei furgoni eJolly ed eSuperJolly (al secolo, Scudo e Ducato di Stellantis). Un altro S-Way elettrico, stavolta carro, dava lustro allo stand della Rolfo, allestitore di cui 'indossava' la nuova cassa frigo Ice.

In ordine alfabetico, cominciamo dalla **Daf**, lanciata sulla via dell'elettrico al punto da allargare la gamma degli Electric, che arrivava solo fino all'XF (presente al Salone), ora anche ai capisquadra XG e XG+ (solamente annunciati). Il passaggio dalla distribuzione regionale al lungo raggio è una certificazione per i camion a batterie che ne sancisce la piena maturità (infrastrutture a parte). Nel concreto però ci sono i modelli a gasolio, dall'XD per bisarche alla serie speciale Emerald, incluso l'XD 8x4 che

sette giorni prima stava nello stand di Zarpellon (concessionario Daf) a Verona. Più o meno è ciò che è accaduto al **Ford F-Line** 4148 D, esordio dell'Ovale Blu fra i mezzi d'opera nostrani. Lui era a gasolio, ma a batterie era l'altro F-Line motorizzato Zf CetraX2 e disponibile a due o tre assi, con tre o quattro batterie per un massimo di 392 kWh, utili a percorrere fino a 300 chilometri. Accanto, e più ammirato invero, l'F-Max ristilizzato senza i retrovisori fisici e con il motore portato a 510 Cv.



Man



Alla Man, il medio eTgm completava la gamma dei 'leoni' a batteria fra il pesante eTgx e il commerciale eTge. Ma lo spazio dei diesel era altrettanto ben presidiato, fra mezzi d'opera e allestimenti Individual.



Mercedes-Benz



Stand all'insegna dei compleanni quello di Daimler Truck: si celebravano i 130 dall'invenzione del camion con una copia conforme dell'originale, ma pure i 30 anni dell'Actros con ben 5 esemplari, elettrico incluso.

I tempi cambiano

Per **Massimo Dodoni**, amministratore delegato Daf Trucks Italia, Transpotec Logitec è stata l'occasione per spiegare al grande pubblico quella che è la filosofia del Gruppo. «Non ragioniamo pensando che il mondo domani sarà come oggi. Le cose cambiano e noi dobbiamo farci trovare pronti». Il riferimento è ai veicoli elettrici che nei prossimi anni, secondo l'AD, troveranno spazio. In Italia nel 2026, stando alle stime, gli over 6 tonnellate Bev segneranno un +100 per cento raggiungendo le 100 unità e l'anno successivo un +145 con 270 unità. «Numeri piccoli, è vero, ma destinati a crescere perché la strada è

questa e non ci sono segnali che fanno credere che si tornerà indietro». Daf a chi è pronto al grande salto offre una gamma completa con XF Electric, XD Electric e XB Electric in diverse configurazioni che vanno ad aggiungersi alle proposte ICE. «Dobbiamo lavorare su efficienza, produzione e distribuzione di energia. Sono questi i prossimi passi per l'affermazione degli elettrici». Daf è disposta a fare la sua parte per raggiungere emissioni zero entro il 2050. «Nel 2030, secondo i piani attuali, l'Europa dovrebbe disporre di colonnine da 350 kW ogni 60 chilometri e di stazioni di rifornimento per l'idrogeno - tecnologia che dovrebbe raggiungere la maturità entro quell'anno - ogni 150 chilometri. Noi saremo pronti».



Renault



Lo stand della Losanga dava spazio al Master Cross 4x4, ma anche agli elettrici come il D-Wide e il trattore T 6x2 con il nuovo ponte-motore. Senza trascurare i modelli con alimentazione tradizionale.



Iveco l'ha buttata sullo sport esibendo i pesanti che sono al seguito della carovana del Giro d'Italia: un S-Way a gasolio e uno a batterie col muso appuntito in squillante livrea nero-rosa, omaggio alla Gazzetta, da sempre organizzatrice del giro. Lo stand, in assoluto il più frequentato, ha dato ospitalità ai leggeri elettrici adottati dal catalogo Stellantis: Jolly e SuperJolly. In una schiacciante superiorità in mostra dei veicoli a batterie, però sono ancora i diesel a tenere in piedi la Casa prossima al closing con gli indiani della Tata.

Sull'elettrico rilancia pure la Man con l'eTgm a completare la gamma dei veicoli a batterie persino in un settore, quello dei medi, che sembrava relegato all'oblio. Ma poi gli affianca specularmente i rispettivi fratelli termici, con il Tgx nell'al-

Scania



Il trattore R40 a batterie fa scena. Quello di Gruber a idrogeno (nell'area esterna) anche di più. Tuttavia un ribassato dei pompieri 8x2*6 non può essere passato inosservato, anche se 'solo' diesel.



lestimento Individual, una sorta di catalogo di personalizzazione che la casa di Monaco si vende pure sugli autobus marchiati Neoplan. Gli altri tedeschi di Mercedes-Benz, hanno riempito lo stand di Actros ProCabin per celebrare il 30° compleanno dalla nascita di un modello che ha davvero cambiato il camion. Erano tutti diesel, tranne un eActros 600. E questo potrebbe essere il riassunto tecnico del settore: nessun ripensamento di strategia, tuttavia senza fretta. L'idrogeno non c'è da nessuna parte, ma continua a essere sviluppato con le fuel cell. Di H₂ Ice non se ne parla, se non per il futuro Unimog (con un motore Cummins policomustibile): uno era sul palco di Milano, ma ancora a gasolio. Alla Renault Trucks c'era tanto da raccontare, a cominciare dal singolare T a batterie con l'in-



Volvo



Solo due gli altri svedesi sullo stand: un Lng e un diesel ottimizzato ribattezzato WonderFuel. Ma di Volvo al Traspotec ce n'erano parecchi fra gli allestitori (come il bisarchista Silver) o l'8x4 in area esterna.

Guido la decarbonizzazione

Veicoli a basso impatto, noleggio, usati certificati: sono i tre pilastri della strategia di Renault Trucks, per rispondere alle sfide moderne. «Decarbonizzare - ha sottolineato **Edouard Savelli**, amministratore delegato di Renault Trucks Italia - è diventato un imperativo per le imprese di autotrasporto. In questo percorso, però, sono lasciate sole: da parte della committenza non sempre c'è la giusta sensibilità e il carico morale cade sulle loro spalle». Da qui l'idea di togliere loro un po' di senso di responsabilità. «Chi guida un veicolo della Losanga deve sapere che sta guidando la decarbonizzazione». Da qui il claim presentato al salone milanese: 'Io guido la decarbonizzazione' sulla quale si è soffermata **Erica Zaffaroni**, responsabile direzione marketing e comunicazione: «Ci sono quattro livelli: platino per chi sceglie un veicolo elettrico, oro per chi opta per un diesel di ultima generazione con dotazioni come le telecamere al posto degli specchietti che migliorano ulteriormente il coefficiente di resistenza aerodinamica, argento per i diesel senza ulteriori accorgimenti e bronzo per gli usati riportati al nuovo grazie ad attentissimi controlli come i T1 Racing. Uno stick sulla cabina ricorda a tutti gli utenti della strada il contributo che chi guida quel veicolo dà all'abbattimento delle emissioni».

Transpotec Logitec ha tenuto a battesimo anche Vertellus, la società di noleggio di Renault che utilizza la finanziaria di gruppo. Per i clienti manutenzione completa, revisione e controlli, assicurazioni e monitoraggio inclusi nella rata.





Sostenibilità, anche sociale



Attenzione alla sostenibilità ambientale sì, ma anche a quella sociale. Iveco e Vdo lo hanno ribadito al salone milanese con la partnership con PizzAut, Onlus impegnata nella sensibilizzazione sul tema dell'occupabilità delle persone autistiche. Durante i 4 giorni di manifestazione il Daily PizzAutobus si è trasfor-

mato in un luogo di incontro e condivisione. «La collaborazione con Iveco e Vdo in questa occasione - ha ricordato **Nico Acampora**, fondatore di PizzAut (nella foto in alto al centro) - rappresenta per PizzAut un segnale concreto di attenzione al valore del lavoro come strumento di inclusione. Portare il Daily PizzAutobus all'interno di una manifestazione dedicata alla mobilità e alla logistica significa dimostrare che anche l'industria può farsi promotrice di un cambiamento culturale, contribuendo a creare opportunità reali per le persone autistiche e a costruire comunità più consapevoli e inclusive». Oltre 660mila le persone autistiche in Italia, Nico Acampora a 41 di loro ha regalato una nuova vita semplicemente attraverso il lavoro. **Paolo Passerelli**, Responsabile Prodotto Gamma Leggera Iveco Mercato Italia, ha dichiarato: «Grazie alla perseveranza e alla giusta guida, questi ragazzi possono essere parte attiva della società. PizzAut è molto di più di un ristorante, è una palestra di vita in cui i ragazzi imparano a interagire, a cooperare, a rispettare regole e procedure, seguendo schemi e modalità di lavoro pensati per valorizzare le loro capacità. In un mondo che spesso ci chiede di adattarci, PizzAut dimostra che è possibile fare il contrario, costruendo una realtà capace di adattarsi alle persone, ai loro tempi, ai loro bisogni e al loro talento. Siamo molto orgogliosi che i nostri Daily nella veste di PizzAutobus possano essere parte di questo grande cambiamento di paradigma».

«Abbiamo accolto con entusiasmo - ha concluso **Andrea Poggianella** Business Development e ACM Service Marketing Manager VdoItalia - l'invito di Iveco a partecipare a questo progetto, apprezzando l'enorme valore sociale e umano che PizzAut mette in campo quotidianamente. Il Daily PizzAutobus è la dimostrazione di come la passione e la competenza possano trasformare il lavoro in uno strumento d'inclusione e di eccellenza. Essere qui significa dare voce a un'industria che mette le persone al centro».



Il marchio tedesco ha presenziato il salone con Sesto Autoveicoli. Sopra, il Crafter con box refrigerato (a lato un dettaglio) e un Transporter Van.

PV5 assoluto protagonista dello spazio del brand coreano alla kermesse milanese. Si è visto nelle versioni Cargo (in basso) e Passenger, ma anche come Chassis Cab, una 'prima'. A destra, allestito con cassone fisso e cassone ribaltabile in collaborazione con Scattolini, un brand che è una garanzia nel settore.



solito asse trainato da 17,5 pollici: è l'unico modo di arrivare a 44 tonnellate per un articolato elettrico con il nuovo motoassale che ingloba due motori elettrici e un cambio a 8 marce, oltre al differenziale. È la catena cinematografica che andrà anche sugli FM/FH/FMX Electric della capogruppo **Volvo**, che però al Transpotec se l'è giocata solo con i termici: l'alternativo Lng e l'efficiente WonderFuel a gasolio. Mentre i francesi sono sembrati molto più frizzanti.

Più arzilla l'altra svedese **Scania**, che non ha trascurato alcuna opzione della mobilità e dell'utilità, rispettivamente rappresentati dalle varie motorizzazioni che spaziavano dai diesel, agli elettrici, all'idrogeno, oppure dagli allestimenti come il ribassato a quattro assi vestito dalla bresciana Bai come mezzo antincendio che andrà in servizio al Traforo del Monte Bianco.



Stellantis

La novità dello stand Stellantis è Tris (nella terza foto in alto e a destra una vista dell'interno) il cui debutto sul mercato italiano è previsto entro la fine dell'anno. In fiera anche gli evergreen che consentono al gruppo di detenere una quota di circa il 40 per cento: Fiat Ducato con box maxi volume e Citroën Berlingo.



Kia



Stellantis fa per 40 (per cento)

Stellantis Pro One, la Business Unit Veicoli Commerciali di Stellantis, è uno dei pochi gruppi focalizzati sui leggeri che non ha voluto mancare all'appuntamento biennale milanese. Prima nazionale nello stand per Tris, il triciclo elettrico esposto nelle versioni Pick Up e Cargobox. Lungo 3.170 mm e largo 1.685 mm con specchietti aperti, offre un carico utile di oltre 350 kg. Progettato per soddisfare la crescente domanda di soluzioni per la consegna dell'ultimo miglio, il modello vanta un'autonomia di 90 km con batteria da 6,9 kwh ricaricabile in 3 ore e mezza con presa da 1,6 kwh. Ad affiancare la new entry una selezione di veicoli allestiti nell'ambito del programma CustomFit, che offre un'ampia gamma di opzioni di conversione e personalizzazione, in fabbrica o tramite

Crescere insieme

La storia tra **Luca Chiggiato**, a capo dell'omonima società veneta specializzata nel trasporto e nella logistica integrata, e Scania inizia nel 2020. C'è il Covid, il mondo per la prima volta si ferma, ma non Chiggiato che, anzi, decide di ampliare la sua flotta. Entra il primo Scania. Oggi sono 200 e altri 200, tra trattori e autocarri, saranno consegnati nei prossimi due anni in sostituzione di 70 mezzi. «Scania - ha spiegato l'amministratore delegato di Chiggiato SpA - ci offre non solo un veicolo top, ma anche un'assistenza post vendita eccezionale e questo fa la differenza rispetto ai competitor».

A curare la fornitura dei veicoli

è la concessionaria Scandipadova. «Il nostro nuovo payoff - ha aggiunto Luca Chiggiato - è 'Siamo parte del tuo valore' perché vogliamo essere partner del valore del cliente e per farlo dobbiamo offrirgli il massimo». I vertici Scania come quelli di Ifac, a cui Chiggiato si affida per gli allestimenti, non fanno mistero del fatto che Chiggiato sia un cliente molto esigente ma lavorare insieme consente a tutti di alzare continuamente l'asticella, di crescere. «Chiggiato - ha commentato **Fredrik Swartling**, Direttore Service Sales & Operations Scania Italia - è un'azienda che ci ha insegnato l'attenzione che si può avere per il personale, per ogni dettaglio». Per quanto riguarda l'assistenza dei mezzi l'azienda veneta ha scelto di affidarsi a FleetCare, una mossa che si è rivelata vincente visto che il tasso di utilizzo dei mezzi supera il 95 per cento.

Oggi Chiggiato conta un team di 350 persone, 250 sono autisti. I suoi veicoli sono vere e proprie cassaforte viaggianti che trasportano pharma, lusso e d elettronica di alto valore. «Il nostro patrimonio più grande però - ha dichiarato Luca Chiggiato - sono gli autisti di cui ci prendiamo grandissima cura consapevoli che fanno un mestiere difficile, lo so perché l'ho fatto per 13 anni». Prossimo passo? L'apertura a luglio di un nuovo magazzino farmaceutico alle porte di Padova.





Assologistica: sul freddo non si scherza



Assologistica ha riunito a Transpotec Logitec la filiera del freddo per ribadire che serve una strategia nazionale per un'infrastruttura essenziale del Paese. L'incontro, è stato aperto dal presidente di Assologistica **Paolo Guidi** e dal segretario generale **Jean François Daher** che hanno messo al centro la necessità di riconoscere la logistica del freddo come infrastruttura strategica nazionale, da integrare stabilmente nelle politiche industriali, energetiche, ambientali e logistiche del Paese.

«Assologistica - ha dichiarato Paolo Guidi - ha il compito di rappresentare tutta la filiera, anche quei segmenti che a volte vengono considerati di nicchia ma che, in realtà, sono centrali per l'economia italiana. La logistica del freddo è uno di questi: alimentare, farmaceutico, trasporti, magazzini, distribuzione e ultimo miglio dipendono dalla capacità di garantire continuità, sicurezza e qualità lungo tutta la catena». La filiera del freddo comprende magazzini frigoriferi, trasporto refrigerato, piattaforme a temperatura controllata, impianti industriali, manutenzione specializzata e servizi connessi alla movimentazione e distribuzione di merci sensibili. Secondo un documento presentato durante l'incontro, il mercato italiano della cold chain vale oltre 7,8 miliardi di dollari. Il settore sostiene in modo diretto la sicurezza alimentare, la continuità sanitaria, la qualità dei prodotti e la competitività del made in Italy.

La questione energetica

Il nodo energetico resta tra le priorità. Le infrastrutture della catena del freddo operano, infatti, in continuità, 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, con consumi non comprimibili senza compromettere la qualità e la sicurezza dei prodotti. L'incidenza dell'energia sui costi operativi può arrivare, a seconda degli impianti e delle attività, fino al 40 per cento.

Altra questione da affrontare: il quadro normativo ancora frammentato. La logistica del freddo presenta specificità organizzative e operative che non sempre trovano un adeguato riconoscimento nelle regole generali della logistica: dalla permanenza in ambienti di severo freddo alle rotazioni del personale, dalle pause alle indennità, fino agli standard di sicurezza e produttività. E poi c'è il tema della transizione ecologica.

La sostituzione degli impianti, l'adeguamento ai regolamenti F-Gas, l'adozione di refrigeranti a basso impatto ambientale, l'efficientamento energetico, l'autoproduzione da fonti rinnovabili, i sistemi di accumulo e il monitoraggio intelligente richiedono investimenti significativi, con tempi di ritorno spesso complessi, soprattutto per le piccole e medie imprese del settore.

Dove siete

Il confronto ha posto poi l'attenzione sulla carenza di figure qualificate: tecnici frigoristi, manutentori specializzati, operatori logistici esperti, tecnici energetici, personale per impianti automatizzati e autisti specializzati nel trasporto refrigerato. Per Assologistica, la formazione e il rapporto con scuole, ITS e università rappresentano una leva decisiva per rendere più attrattive le professioni della logistica e costruire le competenze necessarie alla trasformazione del settore.

Nel corso dell'incontro, Assologistica ha confermato la volontà di avviare un percorso stabile con le imprese della filiera del freddo, sul modello dei tavoli già promossi per altri settori specialistici della logistica. L'obiettivo è costruire una posizione condivisa, fondata su evidenze tecniche e su una rappresentanza ampia, da portare al confronto con istituzioni, committenza industriale e distributiva, associazioni nazionali ed europee. «La filiera logistica - ha ricordato Guidi - deve essere l'espressione del fare sistema. Le specificità sono importanti, ma nel sistema Paese è fondamentale che tutte le modalità e tutti i segmenti della logistica vengano rappresentati in modo unitario, perché il risultato finale è la competitività dell'Italia».

Jean François Daher ha richiamato la necessità di una tutela specifica per un comparto che è stato spesso considerato alla stregua di un servizio generico: «I frigoriferi sono energivori e svolgono una funzione sociale evidente: garantiscono la conservazione degli alimenti e dei prodotti farmaceutici. Per questo dobbiamo tornare a far riconoscere la specificità dell'industria del freddo e superare gli ostacoli che, in passato, hanno impedito al settore di accedere pienamente agli strumenti di sostegno».

i 600 partner autorizzati in tutto il mondo. Riflettori, quindi, per Peugeot E-Expert BEV con doppio fondo e scaffalatura, Opel Movano L2H2 con box Gruau, Fiat Doblò Crew Cab con paratia mobile e Citroën Berlingo 100 Cv con doppio fondo e scaffalatura.

All'ombra della Madonnina **Guido Bevilacqua**, direttore Stellantis Pro One, ha voluto snocciolare qualche numero per ricordare l'importante ruolo dei suoi brand sul mercato italiano. Fiat ha chiuso il quadrimestre con un 25,4 per

cento di quota, Peugeot con un 5,5, Citroën con un 5,1 e Opel con un 2,0 per cento. Quasi il 40 per cento di share, dunque, ottenuto con un focus specifico sugli Icv, progettazione e stabilimenti dedicati, una gamma performante e versatile. Da non dimenticare anche il ruolo della rete: 580 punti vendita e 2.400 officine autorizzate.

Sta spingendo l'acceleratore proprio sui veicoli commerciali in questo momento **Kia**. E quale migliore occasione del Transpotec per mettere



Dong Feng

In attesa della versione furgone, c'è quella cassonata del commerciale 35 quintali Captain motorizzato dall'ex Régie. Monta, invece, un motore turbodiesel Nissan il pick-up Z9 della Casa cinese pronta a farsi spazio in Italia. Il veicolo è disponibile in diversi livelli d'allestimento.



ekò

Nello stand dell'azienda alle porte di Latina veicoli completamente elettrici a 3 e 4 ruote in formato XS. Per l'ultimo miglio.

in mostra l'attuale offerta dedicata ai professionisti? In vetrina l'intera famiglia PV5, il primo modello della nuova gamma PBV - Platform Beyond Vehicle, che rappresenta il pilastro della strategia del marchio coreano nel settore dei veicoli commerciali elettrificati. Oltre alle versioni Cargo e Passenger, in vendita da gennaio, Kia ha svelato lo Chassis Cab con allestimento WAV (Wheelchair Accessible Vehicle) e HACCP di Focaccia Group e con cassone fisso e ribaltabile in collaborazione con Scattolini. Il motore elettrico, montato anteriormente, eroga fino a 120 kW di potenza e 250 Nm di coppia. Si può scegliere tra due opzioni batteria, 51,5 kWh - unica soluzione per lo chassis - o 71,2 kWh. Con la più potente si possono percorrere fino a 416 chilometri.

La new entry supporta la ricarica rapida in corrente continua fino a 150 kW e, in futuro, si potrà avere quella in corrente alternata a 22 kW.

Giuseppe Bitti, presidente e Ceo di Kia Italia, a Transpotec ha ricordato come la gamma PBV

Collaborare è meglio (per tutti)

Da una parte i concessionari, rappresentati da **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, dall'altra un costruttore con **Massimiliano Perri**, a capo di Iveco Mercato Italia. Distanti? Neanche un po' e lo hanno dimostrato in occasione del faccia a faccia organizzato nella cornice di Transpotec Logitec 2026.

«In Italia - ha ricordato Artusi - ci sono 130 dealer truck con 15 filiali dirette, oltre a 3.500 officine autorizzate. Un numero stabile da 15 anni ma ci si appresta a vivere delle rivoluzioni, è uno dei temi di discussione all'interno della nostra federazione».

Una rete adeguata a quelle che sono le esigenze del Paese secondo Perri: «Ci potranno essere altre aggregazioni e acquisizioni ma credo che lo scenario attuale cambierà di poco.

Nel mondo delle concessionarie truck si sono già raggiunte le auspiccate economie di scala».

Non sembrano esserci timori sul fatto che i costruttori non possano rinunciare al concessionario come imprenditore e Perri conferma.

«Nel veicolo da lavoro servono professionalità differenti rispetto a quelle che ci sono nel mondo dell'auto. Si vende uno strumento di lavoro, spesso anche allestito, il dealer non può non avere un ruolo centrale. È fondamentale, inoltre, il rapporto di fiducia che si crea tra cliente e concessionario. Non vedo un futuro senza la rete che nel caso di Iveco conta 33 imprenditori con una grande storicità». «Un costruttore che trova un imprenditore che ha le risorse per fare questo mestiere - ha aggiunto il presidente di Federauto - non vorrà rinunciarvi. Non dimentichiamo che il concessionario per fare bene il proprio lavoro deve essere radicato sul territorio, è uno dei nostri punti di forza».

Un futuro di collaborazione, dunque.





La presentazione ufficiale del Libro Bianco ATP

OITAF ha scelto il palcoscenico di Transpotec Logitec per presentare l'edizione 2026 del 'Libro Bianco del trasporto ATP in Italia' realizzato grazie alla collaborazione con il Ministero dei Trasporti. Un quaderno che è un indispensabile compendio per tutti gli operatori del settore, unica fonte per conoscere ampiezza e composizione del circolante dedicato al mondo del 'freddo'. Ad aprire la sessione, moderata dal direttore di Vie&trasporti e di OITAF **Giuseppe Guzzardi**, gli interventi di **Sara Quotti Tubi**, Head of Energy & Transportation, che ha portato i saluti di Fiera di Milano, di **Jean Daher**, segretario generale Assologistica che anche qui ha ribadito la necessità di riconoscere la logistica del freddo come infrastruttura strategica nazionale (vedi box pagina 16) e di **Clara Riconzi**, presidente OITAF che ha ricordato i numeri legati al settore agroalimentare italiano. «È una delle leve principali dell'economia del Paese - ha sottolineato - e genera un fatturato di 700 miliardi di euro annui, che corrisponde a circa il 15 del PIL nazionale. In questo contesto il Libro Bianco è molto più di un semplice elenco: descrive l'organizzazione logistica del Paese, le differenze territoriali, il livello di professionalizzazione degli operatori e, soprattutto, lo stato di salute di un comparto strategico per il sistema paese. Un trasporto eseguito a regola d'arte tutela la sicurezza alimentare, la qualità organolettica dei prodotti e la reputazione del 'made in Italy'». A chiudere la parte introduttiva **Giuliano Caselli**, direttore Tecnea Italia.

Tiziana Altieri, curatrice del volume, è quindi entrata nel merito dei numeri non senza aver prima ribadito che all'appello mancano migliaia di unità per più di una ragione: cambiamento nei sistemi di registrazione dei dati della Motorizzazione, avvio di un processo di digitalizzazione e smaterializzazione documentale tuttora in corso, difficoltà nel procedere al rilascio e ai rinnovi dei certificati ATP a causa della mancanza di personale all'interno delle strutture deputate. Discrepanze che non impediscono, comunque, di considerare significativo il quadro presentato nel volume.

L'universo totale e la sua distribuzione

A fine 2025 in Italia circolano quasi 108 mila veicoli certificati ATP. La parte più consistente è rappresentata dai commerciali leggeri, oltre 68mila unità. Ci sono poi più di 27mila veicoli medi e pesanti (oltre le 3,5 tonnellate) e poco più di 12 mila trainati tra rimorchi e semirimorchi. Le regioni con la maggiore concentrazione di veicoli commerciali ATP sono Lombardia, Campania e Lazio, che insieme riflettono la densità della popolazione, la presenza di grandi aree metropolitane, la diffusione di imprese agroalimentari.

Su questo insieme si è espressa **Cristina Qirjaku**, responsabile ADR e ATP Direzione Generale MOT - MIT. «Sono cinquantadue - ha ricordato - i paesi contraenti il protocollo ATP e l'autorità competente in Italia è proprio il MIT. Dopo il primo rilascio il certificato ha una durata di 6 anni e il rinnovo di ulteriori 6. Dopo i 12 o 15 anni a seconda del coefficiente k è previsto un check ogni 3 anni. Dopo i 15 può essere effettuato solo dalle stazioni di prova». Cristina Qirjaku è entrata anche nel merito delle criticità del sistema ATP in Italia: «Sono diverse: concentrazione di stazioni di prova al Nord e carenze nel Centro-Sud; elevata percentuale di veicoli con oltre 12 anni; limitata attività ispettiva da parte delle Forze dell'Ordine; difficoltà di raccolta e integrazione dati da fonti diverse; interruzioni della catena del freddo non sempre rilevate e sanzionate; recepimento degli aggiornamenti UNECE non sempre tempestivo». Ha, poi, accennato alla nuova piattaforma digitale per gli attestati ATP nonché alla revisione della normativa per aumentare efficienza e ridurre i tempi di attesa per rilasci e rinnovi. Dalla dottoressa Qirjaku anche un plauso ad OITAF per il lavoro portato avanti attraverso il Libro Bianco.



Il profilo anagrafico

Il profilo anagrafico

Dati su cui riflettere quelli relativi al profilo anagrafico di questo parco perché hanno conseguenze su sicurezza e impatto ambientale. I veicoli ATP risultano mediamente più giovani rispetto al resto del circolante italiano, ma mostrano comunque segni evidenti di invecchiamento. I leggeri sfiorano

rappresenti una leva fondamentale della strategia globale Kia, con un obiettivo di 232.000 veicoli commerciali venduti entro il 2030. Al PV5 si aggiungeranno, infatti, il PV7, in arrivo nel 2027 e il PV9, previsto nel 2029. Ad oggi, la gamma PBV, con il solo PV5, ha già totalizzato 8.500 unità vendute a livello globale, con un obiettivo di 54.000 veicoli nel 2026. Presente nel capoluogo milanese anche **Volkswagen** attraverso la concessionaria **Sesto**

Autoveicoli. Nello stand due Crafter, un furgone e un telaio allestito con box refrigerato, e un Transporter furgone.

Dopo quella delle auto, scocca per la cinese **Dongfeng**, 100 per cento emanazione dello Stato e del Partito, anche l'ora dei veicoli commerciali. Strano ma vero, l'avventura italiana del brand comincia con veicoli a gasolio, utilizzando motori che i cinesi sono costretti a comprare da Case occidentali, perché là di omolo-



i dieci anni di età media, i medi e pesanti superano i dodici, i trainati arrivano quasi a quattordici con un divario territoriale piuttosto marcato. Al Nord l'età media è sensibilmente più bassa rispetto al Sud. Oltre la metà degli LCV ATP è Euro 6, ma esiste una quota ancora significativa di veicoli immatricolati prima del 2012. Nei medi e pesanti la situazione è più critica: meno della metà è Euro 6 e una parte non trascurabile risale addirittura a standard emissivi del secolo scorso.

Bruno Cortecchi, rappresentante It. UNECE WP 11, presidente della sezione regime del freddo di Anfia e di Plastoblok così si è espresso: «Sui dati antecedenti il 2018/2019, non possiamo farci affidamento ma certo è che in Italia siamo messi molto meglio degli altri paesi firmatari dell'Accordo ATP. Il parco ATP italiano non va giudicato solo per quanti mezzi circolano, ma per quanto sono ancora adeguati al lavoro che devono fare. La catena del freddo non vive nei fogli Excel: vive ogni giorno nei piazzali, sulle strade, nei carichi parziali, nelle aperture porta e nelle consegne reali. I dati oggi non sono perfetti, ma ci dicono abbastanza per sapere che il tema della vetustà non può essere ignorato e noi lo sappiamo!»

A Iveco la leadership

Nel trasporto a temperatura controllata non si sperimenta, si compra affidabilità. Negli LCV ATP il leader è Iveco con poco meno del 28 per cento di quota, seguita da Fiat e Mercedes-Benz. Nei medi e pesanti Iveco detiene addirittura il 52,5 per cento. Piuttosto distanti Mercedes-Benz e Scania, secondi e terzi. Nei trainati emerge Schmitz Cargobull, ma il dato del MIT è incompleto. Un commento su questo aspetto è stato affidato a **Irene Chini**, responsabile allestimenti di Iveco Mercato Italia: «Le ragioni del successo di Iveco in questo segmento sono da ricercare nelle caratteristiche dei suoi veicoli: telai robusti, trazione posteriore, motori con cilindrata

che ben si adattano al trasporto a temperatura controllata, ma anche nella capacità della rete di offrire soluzioni allestite per rispondere alle sfide di questo settore».

Identikit delle aziende del comparto

Tre LCV ATP su quattro sono utilizzati in conto proprio, appartengono cioè ad aziende industriali o commerciali che gestiscono internamente la logistica dei propri prodotti. Al contrario, nei medi-pesanti e nei trainati prevale nettamente il conto terzi, segno di una maggiore professionalizzazione del trasporto al crescere delle dimensioni del mezzo.

Stando al Libro Bianco in Italia sono quasi 52 mila le aziende che possiedono almeno un veicolo ATP, ma quelle con flotte realmente consistenti sono pochissime. Il 76,8 per cento degli LCV ATP è in mano a operatori con un solo veicolo. Anche nei medi/pesanti e nei trainati i monoveicolari sono più della metà, rispettivamente il 63,6 e il 56,0 per cento. Microfono, a questo punto, a **Marco Bianchi**, branch manager Area Nord TN service, Gruppo Torello: «Il settore della temperatura controllata è uno dei nostri core business. Si tratta di un segmento estremamente delicato dove sono necessarie grandi professionalità, quella che mettiamo al servizio dei nostri clienti ogni giorno».

In chiusura **Luca Destro**, direttore generale Rolfo Ice che ha raccontato l'impegno dell'azienda italiana per un trasporto a temperatura controllata efficiente e sostenibile: «Proprio qui, a Transpotec Logitec presentiamo un progetto innovativo: un semirimorchio dotato di sistema di raffreddamento ad azoto liquido (N Cold Solution), frutto della collaborazione tra eccellenze industriali italiane e partner della filiera logistica. Una soluzione che nasce con l'obiettivo di rispondere alle nuove esigenze del settore - dalla riduzione delle emissioni alla digitalizzazione della catena del freddo».

gato Euro 6e c'è nulla. Così sotto il cofano dell'appariscente pick-up doppia cabina 4x4 Z9 c'è il conosciuto 2,3 litri dell'ex Nissan Navara da 190 Cv e 500 Nm di coppia abbinato a un cambio manuale esarapporto o automatico a 8. La lunghezza fa 5.520 mmi, la larghezza 1.960 e l'altezza 1.950, per portate di 865 e 1.175 kg. Interessante il cassonato con sponde in alluminio Captain, spinto invece dall'M9T di Renault, sempre da 2,3 litri e con 134 Cv per

350 Nm di coppia. Il cambio è un manuale a sei marce, sempre firmato dalla Losanga.

Alla manifestazione milanese anche la gamma full electric di ekò, realtà industriale della **HVH Holding**. Veicoli 4 e 3 ruote che possono essere allestiti per i più svariati impieghi: dal trasporto refrigerato dell'ultimo miglio alla raccolta della nettezza urbana nei piccolissimi centri cittadini. Le dimensioni possono, infatti, essere quasi filipiane.



TRANSPOTIME

Truck Time al Transpotec con due puntate dedicate alle novità del settore e agli eventi di maggior interesse. Ecco i contenuti dei due speciali andati in onda il 13 e 31 maggio e disponibili su youtube



LA PIAZZA D'ARMI DAIMLER

Tocca a Danilo Senna misurare a lunghi passi il vasto spazio espositivo di Daimler, dominato dalle nuovissime versioni, tradizionali ed elettriche, della Casa di Stoccarda. A fare gli onori di casa e a presentare i prodotti per i nostri telespettatori il capo del marketing Italia, Domenico Andreoli. In mostra anche l'ammirato Unimog.



NUMERI NUMERI ON THE ROAD

Tiziana Altieri, vicedirettore di Vie&Trasporti, non poteva certo esimersi dal registrare una puntata della sua rubrica (sia sulla rivista che in TV), cioè Numeri numeri. Le cifre questa volta erano tutte dedicate alle luci e agli stand della più importante rassegna italiana dell'autotrasporto.



VOLVO A TUTTO TONDO

Volvo mostra i muscoli, o meglio la capacità del marchio di rispondere alla richiesta di tutti i tipi di alimentazione oggi disponibili sul mercato, lo conferma il GM Giovanni Dattoli. Quindi non solo endotermico tradizionale ed elettrico, ma anche grande attenzione ai biocarburanti. Una realtà enfatizzata anche da altri nell'evento milanese.

Chi, dove e quando

Truck Time è una trasmissione dedicata al mondo dei trasporti in onda a domeniche alterne su **Canale Italia** (71 DDT), ma disponibile anche su **youtube** nella pagina dedicata, alla quale si può accedere tramite QR. I contenuti sono curati dalla redazione di Vie&Trasporti e de *Il Giornale del Meccanico*.



SCAN ME

ROLFO ICE REVOLUTION

Stand e racconto all'insegna dell'innovazione di prodotto: semirimorchio elettrico con raffreddamento ad azoto liquido. Franco Fenoglio, general advisor, conferma il grande desiderio di creare, grazie all'esperienza del Gruppo, un grande polo industriale per la produzione di veicoli refrigerati. L'intervista visionabile su Truck Time racconta molto bene la strategia del marchio piemontese famoso in tutto il mondo per la qualità delle sue bisarche.



Puntata 13



MULTITRAX, PRODOTTO E SOLUZIONI

L'importatore specializzato ha messo in mostra, come descritto dal presidente Alberto Maggi, buona parte dei veicoli commercializzati in Italia. Interessante e da approfondire l'idea 'Burgers', cioè la possibilità di ricondizionamento dei semirimorchi, interamente rivisti e aggiornati nel pieno rispetto della logica della sostenibilità. In sostanza allungare sensibilmente il ciclo vita senza perdere in efficienza, sicurezza, economicità e affidabilità.



SONIC ANCORA PIÙ TRUCK

Un marchio che nel truck c'è sempre stato, con un'offerta di carrelli utensili molto funzionale e di qualità. Un settore nel quale l'esperienza e la conoscenza della manualità, delle procedure, della frequenza di interventi è fondamentale per consentire al meccatronico di lavorare nelle condizioni migliori.



WELCOME PURFLUX

Truck è bello: ecco un marchio che strizza l'occhio alle flotte di veicoli pesanti, o meglio all'heavy duty, fin qui poco conosciuto nel settore dei veicoli da lavoro. Componentistica di alto profilo praticamente per tutti i brand, con un'attenzione specifica agli essiccatori d'aria, impianto urea e raffreddamento.



TUTTI IN IVECO

La palma dello stand in assoluto più visitato spetta certamente a Iveco, praticamente un assedio di visitatori interessati alle numerose novità proposte del Gruppo torinese. Nelle pagine dello speciale ne riportiamo una parte significativa, ma anche in trasmissione è interessante il pensiero di Fabrizio Buffa, responsabile gamma medi e pesanti.



FSC, SOUNDS GOOD

Tutti sanno cosa sia Continental, e conoscono anche brand ormai diffusissimi come VDO e Aumovio. FSC, la società del Gruppo che si occupa di servizio all'brand per i pneumatici (e non solo) comincia a far circolare il suo marchio e la sua offerta. Ecco perché Truck Time ha intervistato Dario de Vito, amministratore delegato, per raccontare ai telespettatori cos'è e cosa offre, soprattutto per il noleggio a lungo termine. Provare per credere.



OITAF IN TV CON IL LIBRO BIANCO

Il reportage di Transpotec prosegue anche nella puntata 14, in onda il 31 maggio, dando ampio spazio a uno dei convegni più seguiti, cioè la presentazione del libro bianco ATP, che si è svolta la mattina del secondo giorno di manifestazione. Pochi ma superspecializzati i relatori: Cristina Qirjacku del MIT, Bruno Cortecchi di Anfia e Plastoblok, Luca Destro di Rolfo Ice, Irene Chini di Iveco, Jean Daher di Assologistica, Giuliano Caselli di Tecnea Cemafrid e ovviamente la presidente di OITAF, Clara Riconzi.



GATE PESCA IL JOLLY

La società partecipata di Iveco e attiva nel noleggio a lungo termine di leggeri e pesanti ha vestito il Jolly, new entry del Gruppo dedicata al delivery urbano, dove quindi il noleggio e l'elettrico ci stanno a fagiolo. A spiegare tutto Sergio Piperno Beer, responsabile marketing del brand. Anche questa intervista è visionabile nella puntata 14 di TT.

10 anni

OSSERVATORIO INTERDISCIPLINARE TRASPORTO ALIMENTI E FARMACI



Osservatorio dal 2016

Bollettino n.99
giugno 2026

Partner



Media partner

- * Vie&Trasporti *
- * CIBJ *
- * Transportonline *
- * Technoretail *
- * food&tec_ *
- * Logistica Management *

Libro Bianco, presentata al Transpotec l'edizione '26

Transpotec ideale cornice per il lancio dell'edizione 2026 del libro bianco ATP. L'analisi si presenta in un unico volume (quella precedente era divisa in due, veicoli e trainati), e ha accolto l'interesse del pubblico e dei relatori che hanno avuto modo di esaminarlo in anteprima. Tra questi la rappresentante del Ministero delle Infrastrutture, Cristina Qirjaku, che ha commentato la parte generale dell'opera sottolineando l'interesse della Motorizzazione Civile per la ricerca comune di meccanismi di verifica e controllo, a fronte di un insufficiente numero di ispettori sul territorio. Bruno Cortecchi, che rappresentava Anfia e Plastoblok, anch'egli membro del WP11 dell'Unece, ha sottolineato la necessità di disporre di informazioni ancora più accurate, anche se l'Italia è tra i Paesi più attenti nella raccolta dei dati. Seguitissimi anche gli interventi di Irene Cini (Iveco), Marco Bianchi (TN Service) e Luca Destro (Rolfo Ice), come anche le introduzioni di Clara Ricozzi (OITAF), Sara Quotti Tubi (FdM), Jean Daher (Assologistica), Giuliano Caselli (Tecnea).



L'asso Rolfo Ice: azoto liquido

Il marchio piemontese in grande spolvero al Transpotec, grazie alla presentazione di un nuovo semirimorchio raffreddato ad azoto liquido, una vera novità. Con Partner come Iveco, McNil e Sol Group, Rolfo ha avuto buon gioco nel rendere affollato uno stand, grazie ai tanti operatori curiosi di questa nuova tecnologia (ma erano in mostra anche un LCV e una motrice elettrica Iveco). Il sistema CryoSL Truck, ad azoto liquido, nasce con l'intento di perseguire la massima sostenibilità, sfruttando le caratteristiche termodinamiche del gas più diffuso in atmosfera.



Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio Riccardo Accorsi - Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Gerardo Cardone - Futura Servizi Logistici; Giuliano Caselli - Tecnea Italia; Gérald Cavalier - Groupe Tecnea Cemafrid; Bruno Cortecchi - Commissione Onu Unece European Committee for Standardization - ANFIA Sezione Regime di freddo - Plastoblok; Pasquale D'Anzi - MIT; Giuseppe Antonio D'Errico - SV Noleggio - Petit Forestier; Jean François Daher - Assologistica; Giuseppina della Pepa - Anita; Luca Destro - Rolfo ICE; Fausto Fedele MIT; Franco Fenoglio - CdA Ferrovie dello Stato Italiane Holding; Enrico Finocchi - Albo Autotrasportatori; Olga Landolfi - TTS Italia; Antonio Malvestio - Freight Leaders Council; Riccardo Manzini - Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Marciani - Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani - Federtrasporti; Massimo Panaglia - Francia Lattion; Massimiliano Perri - IVECO Mercato Italia; Giuseppe Perrotta - Consulente ed esperto in formazione; Cristina Qirjaku - MIT; Gaetano Servedio - MIT; Umberto Torello - DIF (Distribuzione Italiana Food); Transfrigoroute Italia e TN Torello; Paolo Ugge - Confratrasporti; Fabrizia Vigo - ANFIA

Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITAF Clara Ricozzi Presidente; Lucia Saronni Presidente onorario; Giuseppe Guzzardi Direttore generale; Marco Comelli Responsabile scientifico

Patrocini



Pronte le linee guida per la cybersecurity nei trasporti

Come abbiamo detto in precedenti edizioni del Bollettino, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, un Gruppo di Lavoro coordinato da TTS ha sviluppato il documento "AI e Cybersecurity nella Mobilità Intelligente". Obiettivo del documento è di fornire linee guida sul ruolo dell'Intelligenza Artificiale (AI) nella mobilità moderna e le sue intersezioni con la cybersecurity. La necessità di un simile impegno viene in prima istanza dalla crescente diffusione di veicoli connessi, infrastrutture intelligenti e piattaforme digitali di trasporto. Tutto ciò porta a una espansione esponenziale della superficie d'attacco del settore nel suo insieme e dei singoli settori.

OITAF ha contribuito al documento con una sintesi della situazione delle connessioni e della relativa sicurezza del settore della logistica alimentare, uno dei diversi casi verticali di studio illustrati dal Gruppo di Lavoro. Un secondo contributo ha interessato la sezione sulle raccomandazioni dove, su insistenza OITAF, è stata inserita l'invito alle istituzioni nazionali di farsi parte proponente a livello europeo per una profonda revisione di processo di omologazione dei veicoli e dei componenti della mobilità.

Asset glaciale

Al Transpotec di Milano, Assologistica ha riunito i protagonisti della filiera del freddo per sollecitare il Governo a riconoscere il comparto come infrastruttura strategica nazionale. Il settore, vitale per la sicurezza dell'agroalimentare e del farmaceutico, vale oggi 7,8 miliardi di dollari ma deve affrontare sfide strutturali urgenti. Il presidente Paolo Guidi e il delegato Luca Quaresima hanno evidenziato come i costi energetici incidano fino al 40% sulla gestione, rendendo indispensabili tutele mirate per le imprese energivore. Oltre alla pressione economica, pesano l'assenza di norme specifiche per il lavoro a basse temperature, le difficoltà della transizione ecologica legata ai nuovi gas refrigeranti e la cronica carenza di tecnici specializzati.

BRT accelera

Nei primi quattro mesi del 2026, BRT Fresh ha raddoppiato il fatturato nel trasporto di alimenti freschi (0-4°C). La Lombardia è l'area più strategica, coprendo fino al 35% della domanda nazionale, con Milano polo centrale per B2C e ristorazione. Il servizio prevede 200mila spedizioni annue, puntando su flessibilità oraria e sicurezza HACCP. Fondamentale l'impegno sostenibile del gruppo Geopost, che utilizza flotte elettriche nei centri storici per ridurre l'impatto ambientale.



Benvenuto a Gaetano Servedio

OITAF ringrazia il Direttore Generale della Motorizzazione, ing. Servedio, per aver accettato di far parte del Comitato Tecnico Scientifico. La sua riconosciuta competenza, oltre all'esperienza maturata nelle Regioni del Sud Italia, dove la logistica dell'agroalimentare riveste primaria importanza, garantirà un fattivo contributo ai lavori del Comitato.



Pubblicato il Censimento Nazionale delle Emissioni

È un lavoro che ogni anno impegna gran parte dello staff di Ispra-Ambiente, che è responsabile della predisposizione e dell'aggiornamento annuale dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera (gas a effetto serra e degli altri inquinanti atmosferici), attraverso la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dei dati. Tra le diverse sostanze vi sono i gas refrigeranti, gli F-GAS. OITAF ha collaborato con ISPRa-Ambiente in modalità consultiva per quanto riguarda le possibili fonti di fuga di gas nell'atmosfera nel corso del ciclo di vita di un gruppo frigorifero. Naturalmente la stima della percentuale di perdita, che sembra quantificabile in media attorno all'8% della carica, ha senso nel calcolo del potenziale climaterante degli F-GAS in mobilità se le stime sul consumo primario sono affidabili. Da questo punto di vista ci preme alzare un avvertimento. Secondo i dati ISPRa, nel 2024, ultimo anno disponibile, il consumo di tutti gli F-GAS fluorurati HFC è risultato pari a 177,2 tonnellate, contro le 620 tonnellate dell'anno precedente. Un dato anomalo perché è il più basso dal 1998. Il problema è che non è cambiato nulla nel mercato del trasporto refrigerato, da un punto di vista operativo e tecnico. Non sono stati introdotti i refrigeranti "naturali", né le alternative sintetiche (a base olefine), e i sistemi alternativi come l'azoto liquido hanno una presenza ancora marginale. Qualcosa sta succedendo, e OITAF approfondirà la questione.



oitaf.com

Segreteria scientifica
Marco Comelli
Cell. 347 8365191
segretariogenerale@oitaf.com

Segreteria operativa
Ornella Oldani
Via Conca del Naviglio, 37
20123 Milano
Tel. 02 89421350
segreteria@oitaf.com

Segreteria organizzativa eventi
Giovanna Thorausch
Tel. 02 89421350
gthorausch@fiaccola.it

10 giugno 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI

Roma 29°C 

askanews

 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA
SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO
VIDEONEWS +ALTRE SEZIONI +REGIONI

Speciali:

ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | CYBER
AFFAIRS | ASKAENERGY | ITALIANI NEL MONDO | EUROPA
BUILDING | MONDO TECH | USA-ITALIA

Speciali:

Dentro
l'Europa | Pitti
2026



CRONACA VIDEONEWS

Infanzia, Cesvi: "Oltre 100.000 bambini a rischio maltrattamento"

10 GIUGNO 2026

ECONOMIA MOTORI

Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unità

*Indice automotive +23,2%. Giorda: attuare Dpcm Automotive*GIU 10, 2026  Auto

info & imprese



askanews

 Segui la Pagina

185.553 follower



Milano, 10 giu. (askanews) – La produzione auto italiana torna a crescere ad aprile, anche se il rimbalzo sconta il confronto con i volumi molto bassi dello scorso anno. Secondo i dati preliminari **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture è stata pari a circa 31mila unità, in aumento del 57,9% rispetto ad aprile 2025.

Nei primi quattro mesi del 2026 le auto prodotte in Italia sono state 109.908, il 27,2% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nel complesso, secondo i dati Istat, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana ha registrato ad aprile una crescita del 23,2% su base annua e del 16% nel primo quadrimestre.

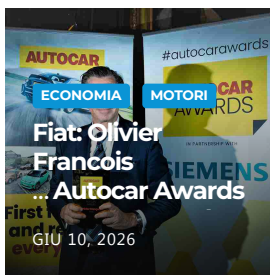
A trainare il dato è stata soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, in rialzo del 44,7% nel mese e del 24,9% da gennaio ad aprile. Il quadro resta però disomogeneo: la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è scesa del 15,7% ad aprile, mentre la produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori è cresciuta solo del 2%.

"Ad aprile 2026, l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo", ha dichiarato Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**, sottolineando che il risultato è trainato dal forte aumento della produzione di autovetture, "che tuttavia sconta il confronto con i volumi particolarmente bassi" di aprile 2025, pari a circa 19mila unità.

Per **Anfia**, il recupero produttivo richiede ora misure operative di sostegno alla filiera. "A livello nazionale è essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal Dpcm Automotive recentemente sbloccato", ha aggiunto Giorda, indicando gli interventi lato offerta per gli investimenti delle imprese e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri.

Sul fronte europeo, **Anfia** guarda alla revisione del regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri e all'Industrial Accelerator Act, chiedendo che il dibattito sia orientato a neutralità tecnologica, sovranità industriale e autonomia strategica dell'automotive

europeo.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Asia	PCM - Attività di
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Nomi e Nomine	Governo
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Crisi Climatica	Chi siamo
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Cyber Affairs	La Redazione
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Askaenergy	Area Clienti
Sport	Agrifood	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	Italiani nel mondo	Disclaimer e
Sociale	Turismo	Moda	Giulia	Trentino Alto	Europa Building	Privacy
Cultura	Motori	Info e Imprese	Lazio	Adige	Sguardi	Informativa
Spettacolo			Liguria	Umbria	Mondo Tech	Cookie
Videonews			Lombardia	Valle d'Aosta	Dentro l'Europa	Whistleblowing
			Marche	Veneto	Pitti 2026	Pubblicità

askanews

Editore: askanews S.p.A.

Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma

Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma

Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze

Ph. +39 06695391

Capitale Sociale: € 1.765.412,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2026 askanews S.p.A.



Certificazione ISO 9001:2015 ottenuta da askanews per la



089849-IT073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

10 giugno 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI

Roma 29°C 

askanews

 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA
SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO
VIDEONEWS +ALTRE SEZIONI +REGIONI

Speciali:

ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | CYBER AFFAIRS |
ASKAENERGY | ITALIANI NEL MONDO | EUROPA BUILDING |
MONDO TECH | USA-ITALIA

Speciali:

Dentro
l'Europa | Pitti
2026



ECONOMIA MOTORI

Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%

Rimorchi -21,7%. Chiesto avvio piano da 590 mln per flotta

GIU 10, 2026  Auto

info & imprese



askanews

 Segui la Pagina

185.553 follower



Milano, 10 giu. (askanews) – Mercato italiano dei veicoli industriali ancora contrastato a maggio: gli autocarri segnano un lieve calo, i rimorchi e semirimorchi pesanti frenano a doppia cifra, mentre gli autobus registrano un nuovo forte rialzo, spinto anche dalle ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr.

Secondo i dati [Anfia](#), nel mese sono stati rilasciati 2.481 libretti di circolazione di nuovi autocarri con ptt superiore a 3,5 tonnellate, in calo dello 0,5% rispetto a maggio 2025, e 1.332 libretti per rimorchi e semirimorchi pesanti, in flessione del 21,7%. Da inizio anno, invece, gli autocarri restano positivi con 12.313 unità, in crescita del 3,4%, mentre i veicoli trainati si fermano a 6.313 unità, -1,1%.

Per gli autocarri, nei primi cinque mesi crescono soprattutto i trattori stradali (+16,9%) e i veicoli pesanti oltre 16 tonnellate (+6,9%), mentre arretrano i cabinati (-9%) e le fasce di peso intermedie. Il mercato resta quasi interamente legato al diesel, con 12.010 unità nel cumulato (+5,8%), mentre elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena l'1,3% del totale.

"La contrazione nelle immatricolazioni degli autocarri rilevata a maggio conferma nuovamente le difficoltà che interessano oggi il settore dell'autotrasporto", commenta Luca Sra, delegato [Anfia](#) per il trasporto merci, chiedendo "l'attuazione del piano straordinario da 590 milioni di euro destinato al rinnovo della flotta veicolare" e l'applicazione dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi.

Secondo Sra, le misure annunciate nel 2025 non hanno ancora avuto sviluppi operativi e questo spinge le aziende di autotrasporto a rinviare il rinnovo dei mezzi più obsoleti.

Un'attesa che, per Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di [Anfia](#), sta influenzando anche gli investimenti in rimorchi e semirimorchi: "È fondamentale che tali risorse possano diventare operative quanto prima".

Molto diverso il quadro degli autobus. A maggio il mercato dei mezzi con ptt superiore a 3,5 tonnellate totalizza 713 nuove unità, in aumento dell'81,9%. Nel mese crescono tutti i comparti: +98,7% gli autobus per il Tpl, +86,2% gli scuolabus, +80,6% turistici e midibus, +20% i minibus. Nei primi cinque mesi le immatricolazioni raggiungono 3.097 unità, +39,4%.

Nel cumulado, gli autobus elettrici salgono a 1.144 unità, contro 335 dello stesso periodo 2025, mentre i mezzi a idrogeno passano da 7 a 179 unità. Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di Anfia, avverte però che la crescita "non deve trarre in inganno" perché riflette "le ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr" e conferma un andamento "a fisarmonica" del settore. Per Anfia occorre superare la logica degli interventi straordinari e dotare il comparto di risorse strutturali e programmazione di medio-lungo periodo.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Asia	PCM - Attività di
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Nomi e Nomine	Governo
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Crisi Climatica	Chi siamo
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Cyber Affairs	La Redazione
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Askaenergy	Area Clienti
Sport	Agrifood	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	Italiani nel mondo	Disclaimer e
Sociale	Turismo	Moda	Giulia	Trentino Alto	Europa Building	Privacy
Cultura	Motori	Info e Imprese	Liguria	Adige	Sguardi	Informativa
Spettacolo			Lombardia	Umbria	Mondo Tech	Cookie
Videonews			Marche	Valle d'Aosta	Dentro l'Europa	Whistleblowing
				Veneto	Pitti 2026	Pubblicità

**CRONACHE**
DELMEZZOGIORNO

mercoledì, 10 Giugno, 26

HOME ATTUALITÀ NEWS DALL'ITALIA E DAL MONDO LAVORO MONDO POLITICA SANITÀ VIDEO NEWS

**Tyler Mane:**
"Ho un tumore
al seno, mi
vergognavo a
dirlo"(Adnkronos) - "Ho un
tumore al...**Russia,**
l'ambasciatore
Paramonov:
"Aperti a
dialogo con
Italia se
rinuncia ad
atteggiamento
ostile"(Adnkronos) - Mosca
ribadisce l'apertura
all'Italia...**Trump**
annuncia
nuovi attacchi
contro l'Iran:
"Colpiremo
duro"(Adnkronos) - "Li abbiamo
colpiti ieri,...**Bufera sui
medici di
famiglia,
ritirata riforma
a incontro
tecnici
Schillaci-
assessori
regionali: ira
di Bertolaso**(Adnkronos) - Bufera sulla
riforma dei...Home › Attualità › **Anfia:** ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unità

Attualità

Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unità

By Redazione-Web - 10/06/2026 1 0

Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unità

f Facebook

X Twitter

p Pinterest

WhatsApp

Milano, 10 giu. (askanews) – La produzione auto italiana torna a crescere ad aprile, anche se il rimbalzo sconta il confronto con i volumi molto bassi dello scorso anno. Secondo i dati preliminari **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture è stata pari a circa 31mila unità, in aumento del 57,9% rispetto ad aprile 2025.

Nei primi quattro mesi del 2026 le auto prodotte in Italia sono state 109.908, il 27,2% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nel complesso, secondo i dati Istat, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana ha registrato ad aprile una crescita del 23,2% su base annua e del 16% nel primo quadrimestre.

A trainare il dato è stata soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, in rialzo del 44,7% nel mese e del 24,9% da gennaio ad aprile. Il quadro resta però disomogeneo: la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è scesa del 15,7% ad aprile, mentre la produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori è cresciuta solo del 2%.

“Ad aprile 2026, l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo”, ha dichiarato Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**, sottolineando che il risultato è trainato dal forte aumento della produzione di autovetture, “che tuttavia sconta il confronto con i volumi particolarmente bassi” di aprile 2025, pari a circa 19mila unità.

Per **Anfia**, il recupero produttivo richiede ora misure operative di sostegno alla filiera. “A livello nazionale è essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal Dpcm Automotive recentemente sbloccato”, ha aggiunto Giorda, indicando gli interventi lato offerta per gli investimenti delle imprese e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri.

Sul fronte europeo, **Anfia** guarda alla revisione del regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri e all'Industrial Accelerator Act, chiedendo che il dibattito sia orientato a neutralità tecnologica, sovranità industriale e autonomia strategica dell'automotive europeo.



Previous article

Bufera sui medici di famiglia, ritirata riforma a incontro tecnici Schillaci-assessori regionali: ira di Bertolaso

Next article

Meloni in Parlamento in vista del Consiglio Ue (e G7). Il Centrodestra lancia la risoluzione

ALTRI POST

ATTUALITÀ

ATTUALITÀ

EMMEGI REVISO
Consulenza aziendale e gestione contabile
segreteria@emmegireviso.it
Tel. +39 0816123885

POST POPOLARI



Giana (Autostrade per l'Italia): “Tecnologia e sicurezza al centro della mobilità del futuro”



Vannacci: “I migranti irregolari vanno deportati”



Tyler Mane: “Ho un tumore al seno, mi vergognavo a dirlo”



Russia, l'ambasciatore Paramonov: “Aperti a dialogo con Italia se rinuncia ad atteggiamento ostile”



Trump annuncia nuovi attacchi contro l'Iran: “Colpiremo duro”

**CRONACHE**
DELMEZZOGIORNO

mercoledì, 10 Giugno, 26

[HOME](#) [ATTUALITÀ](#) [NEWS](#) [DALL'ITALIA E DAL MONDO](#) [LAVORO](#) [MONDO](#) [POLITICA](#) [SANITÀ](#) [VIDEO NEWS](#)**Bufera sui medici di famiglia, ritirata riforma a incontro tecnici Schillaci-assessori regionali: ira di Bertolaso**

(Adnkronos) - Bufera sulla riforma dei...

**Domenico morto a Napoli, il consulente della famiglia: "Da vetrini confermate lesioni da ghiaccio secco"**

(Adnkronos) - "L'analisi sui vetrini e..."

**Roma: mercati rionali, al Mun. I oltre 190 richieste per 86 posti, Bonaccorsi 'presidi fondamentali'**

(Adnkronos) - Un segnale forte di...

**Malattie rare, Girelli (Pd): "Ascoltare clinici e pazienti Egpa per fare norme realistiche"**

(Adnkronos) - "Le scelte politiche ricadono..."

Home › Attualità › Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%

Attualità

Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%

By Redazione-Web - 10/06/2026 1 0

Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%

f Facebook

X Twitter

P Pinterest

WhatsApp

Milano, 10 giu. (askanews) – Mercato italiano dei veicoli industriali ancora contrastato a maggio: gli autocarri segnano un lieve calo, i rimorchi e semirimorchi pesanti frenano a doppia cifra, mentre gli autobus registrano un nuovo forte rialzo, spinto anche dalle ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr.

Secondo i dati **Anfia**, nel mese sono stati rilasciati 2.481 libretti di circolazione di nuovi autocarri con ptt superiore a 3,5 tonnellate, in calo dello 0,5% rispetto a maggio 2025, e 1.332 libretti per rimorchi e semirimorchi pesanti, in flessione del 21,7%. Da inizio anno, invece, gli autocarri restano positivi con 12.313 unità, in crescita del 3,4%, mentre i veicoli trainati si fermano a 6.313 unità, -1,1%.

Per gli autocarri, nei primi cinque mesi crescono soprattutto i trattori stradali (+16,9%) e i veicoli pesanti oltre 16 tonnellate (+6,9%), mentre arretrano i cabinati (-9%) e le fasce di peso intermedie. Il mercato resta quasi interamente legato al diesel, con 12.010 unità nel cumulato (+5,8%), mentre elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena l'1,3% del totale.

“La contrazione nelle immatricolazioni degli autocarri rilevata a maggio conferma nuovamente le difficoltà che interessano oggi il settore dell'autotrasporto”, commenta Luca Sra, delegato **Anfia** per il trasporto merci, chiedendo “l’attuazione del piano straordinario da 590 milioni di euro destinato al rinnovo della flotta veicolare” e l’applicazione dell’Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi.

Secondo Sra, le misure annunciate nel 2025 non hanno ancora avuto sviluppi operativi e questo spinge le aziende di autotrasporto a rinviare il rinnovo dei mezzi più obsoleti. Un’attesa che, per Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di **Anfia**, sta influenzando anche gli investimenti in rimorchi e semirimorchi: “È fondamentale che tali risorse possano diventare operative quanto prima”.

Molto diverso il quadro degli autobus. A maggio il mercato dei mezzi con ptt superiore a 3,5 tonnellate totalizza 713 nuove unità, in aumento dell'81,9%. Nel mese crescono tutti i comparti: +98,7% gli autobus per il Tpl, +86,2% gli scuolabus, +80,6% turistici e midibus, +20% i minibus. Nei primi cinque mesi le immatricolazioni raggiungono 3.097 unità, +39,4%.

Nel cumulato, gli autobus elettrici salgono a 1.144 unità, contro 335 dello stesso periodo 2025, mentre i mezzi a idrogeno passano da 7 a 179 unità. Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di **Anfia**, avverte però che la crescita “non deve trarre in inganno” perché riflette “le ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr” e conferma un andamento “a fisarmonica” del settore. Per **Anfia** occorre superare la logica degli interventi straordinari e dotare il comparto di risorse strutturali e programmazione di medio-lungo periodo.

EMMEGI REVISO
Consulenza aziendale e gestione contabile
segreteria@emmegireviso.it
Tel. +39 0816123885

POST POPOLARI



Bufera sui medici di famiglia, ritirata riforma a incontro tecnici Schillaci-assessori regionali: ira di Bertolaso



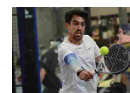
Domenico morto a Napoli, il consulente della famiglia: "Da vetrini confermate lesioni da ghiaccio secco"



Roma: mercati rionali, al Mun. 1 oltre 190 richieste per 86 posti, Bonaccorsi 'presidi fondamentali'



Unrae: 25 anni premi laurea, riconoscimenti a 5 giovani



Padel, Fip Silver Palermo: da giovedì il via al main draw



Anfia: ad aprile produzione auto Italia +57,9% a 31mila unita'

Milano, 10 giu. (askanews) - La produzione auto italiana torna a crescere ad aprile, anche se il rimbalzo sconta il confronto con i volumi molto bassi dello scorso anno. Secondo i dati preliminari **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture è stata pari a circa 31mila unità, in aumento del 57,9% rispetto ad aprile 2025. Nei primi quattro mesi del 2026 le auto prodotte in Italia sono state 109.908, il 27,2% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nel complesso, secondo i dati Istat, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana ha registrato ad aprile una crescita del 23,2% su base annua e del 16% nel primo quadrimestre. A trainare il dato è stata soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, in rialzo del 44,7% nel mese e del 24,9% da gennaio ad aprile. Il quadro resta però disomogeneo: la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è scesa del 15,7% ad aprile, mentre la produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori è cresciuta solo del 2%. "Ad aprile 2026, l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo", ha dichiarato Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**, sottolineando che il risultato è trainato dal forte aumento della produzione di autovetture, "che tuttavia sconta il confronto con i volumi particolarmente bassi" di aprile 2025, pari a circa 19mila unità. Per **Anfia**, il recupero produttivo richiede ora misure operative di sostegno alla filiera. "A livello nazionale è essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal Dpcm Automotive recentemente sbloccato", ha aggiunto Giorda, indicando gli interventi lato offerta per gli investimenti delle imprese e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri. Sul fronte europeo, **Anfia** guarda alla revisione del regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri e all'Industrial Accelerator Act, chiedendo che il dibattito sia orientato a neutralità tecnologica, sovranità industriale e autonomia strategica dell'automotive europeo. L'articolo proviene da Il Giornale di Torino .



Anfia: autocarri in lieve calo a maggio, bus +81,9%

Milano, 10 giu. (askanews) - Mercato italiano dei veicoli industriali ancora contrastato a maggio: gli autocarri segnano un lieve calo, i rimorchi e semirimorchi pesanti frenano a doppia cifra, mentre gli autobus registrano un nuovo forte rialzo, spinto anche dalle ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr. Secondo i dati **Anfia**, nel mese sono stati rilasciati 2.481 libretti di circolazione di nuovi autocarri con ptt superiore a 3,5 tonnellate, in calo dello 0,5% rispetto a maggio 2025, e 1.332 libretti per rimorchi e semirimorchi pesanti, in flessione del 21,7%. Da inizio anno, invece, gli autocarri restano positivi con 12.313 unità, in crescita del 3,4%, mentre i veicoli trainati si fermano a 6.313 unità, -1,1%. Per gli autocarri, nei primi cinque mesi crescono soprattutto i trattori stradali (+16,9%) e i veicoli pesanti oltre 16 tonnellate (+6,9%), mentre arretrano i cabinati (-9%) e le fasce di peso intermedie. Il mercato resta quasi interamente legato al diesel, con 12.010 unità nel cumulato (+5,8%), mentre elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena l'1,3% del totale. "La contrazione nelle immatricolazioni degli autocarri rilevata a maggio conferma nuovamente le difficoltà che interessano oggi il settore dell'autotrasporto", commenta Luca Sra, delegato **Anfia** per il trasporto merci, chiedendo "l'attuazione del piano straordinario da 590 milioni di euro destinato al rinnovo della flotta veicolare" e l'applicazione dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi. Secondo Sra, le misure annunciate nel 2025 non hanno ancora avuto sviluppi operativi e questo spinge le aziende di autotrasporto a rinviare il rinnovo dei mezzi più obsoleti. Un'attesa che, per Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di **Anfia**, sta influenzando anche gli investimenti in rimorchi e semirimorchi: "È fondamentale che tali risorse possano diventare operative quanto prima". Molto diverso il quadro degli autobus. A maggio il mercato dei mezzi con ptt superiore a 3,5 tonnellate totalizza 713 nuove unità, in aumento dell'81,9%. Nel mese crescono tutti i comparti: +98,7% gli autobus per il Tpl, +86,2% gli scuolabus, +80,6% turistici e midibus, +20% i minibus. Nei primi cinque mesi le immatricolazioni raggiungono 3.097 unità, +39,4%. Nel cumulato, gli autobus elettrici salgono a 1.144 unità, contro 335 dello stesso periodo 2025, mentre i mezzi a idrogeno passano da 7 a 179 unità. Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di **Anfia**, avverte però che la crescita "non deve trarre in inganno" perché riflette "le ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr" e conferma un andamento "a fisarmonica" del settore. Per **Anfia** occorre superare la logica degli interventi straordinari e dotare il comparto di risorse strutturali e programmazione di medio-lungo periodo. L'articolo proviene da Il Giornale di Torino.



MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

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

TELEBORSA

Pubblicato il 10/06/2026
Ultima modifica il 10/06/2026 alle ore 18:38

cerca un titolo



L'industria automotive italiana registra ad **aprile 2026** una crescita dell'indice di produzione del **23,2%** rispetto ad aprile 2025, portando il cumulo del primo quadrimestre a +16%. Lo ha rilevato **ANFIA**, l'associazione che rappresenta la filiera automotive in Italia, sulla base

dei dati ISTAT, in un contesto di produzione industriale complessiva in crescita dell'1,3% nello stesso mese.

A trainare il risultato è la **fabbricazione di autoveicoli** (+44,7% ad aprile, +24,9% nel quadrimestre), con la **produzione domestica di autovetture** stimata da ANFIA a circa **31.000 unità** (+57,9% su aprile 2025, che però aveva registrato volumi particolarmente bassi a circa 19.000 unità). Nel cumulo gennaio-aprile le autovetture prodotte sono state 109.908 (+27,2%). In controtendenza la fabbricazione di **carrozzerie, rimorchi e semirimorchi** (-15,7% ad aprile, -8,1% nel quadrimestre), mentre la produzione di **parti e accessori** cresce del 2% mensile e del 5,2% nel quadrimestre.

"Ad aprile 2026 l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo", ha commentato **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA, precisando però che il confronto con aprile 2025 "sconta i volumi particolarmente bassi" di un anno fa. Guardando avanti, Giorda ha sottolineato che "è ora essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal DPCM Automotive recentemente sbloccato", citando gli interventi lato offerta a supporto degli investimenti e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri come "strumenti fondamentali in questa fase di transizione energetica e di forte incertezza del contesto economico e geopolitico".

Sul **fronte europeo**, ANFIA ha lanciato un appello "a tutte le parti politiche affinché indirizzino le loro posizioni a beneficio della neutralità tecnologica, della sovranità industriale e dell'autonomia strategica dell'industria automotive europea", in riferimento alla revisione del **Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri** e all'**Industrial Accelerator Act**.

Nei primi due mesi del 2026, l'**export di autoveicoli** dall'Italia vale **2,09**

LEGGI ANCHE

10/04/2026



Auto, Anfia: indice produzione italiana +13,3% a febbraio

21/04/2026

Anfia: a gennaio import auto in crescita

04/06/2026

Spagna, ad aprile produzione industriale cresce in linea con attese

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/06/2026

Amazon ottiene un finanziamento da 17,5 miliardi di dollari da pool di banche guidato da Citigroup

10/06/2026

OPA parziale GVS, adesioni a zero anche nel terzo giorno

10/06/2026

A2A, al via il programma di buyback fino a 5 milioni di euro

10/06/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

miliardi di euro, con gli USA primo mercato di destinazione (18,4%), seguiti da Germania (16,3%) e Francia (9,2%). L'**export della componentistica** vale **3,88 miliardi** con un saldo attivo di 1,05 miliardi.

Saipem si aggiudica un nuovo contratto onshore in Arabia Saudita

[> 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

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

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

TELEBORSA

Pubblicato il 10/06/2026
Ultima modifica il 10/06/2026 alle ore 19:53

cerca un titolo



A maggio 2026 il mercato dei **veicoli industriali** registra andamenti molto differenti. Gli **autocarri** (ptt >3.500 kg) segnano un lieve calo a 2.481 unità (-0,5%), con i trattori stradali in controtendenza (+14,6%) e i cabinati in flessione (-14,3%). I **veicoli trainati** crollano del 21,7% a 1.332 unità. Nei

primi cinque mesi gli autocarri cumulano 12.313 immatricolazioni (+3,4%). Gli **autobus** segnano invece un balzo dell'81,9% a 713 unità, trainato dal TPL (+98,7%), ma secondo ANFIA il risultato riflette le ultime consegne legate alle scadenze PNRR: "Un andamento a fisarmonica che penalizza la programmazione delle imprese", ha avvertito **Paolo Marini**, presidente della sezione Autobus.

Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci, ha chiesto l'attuazione rapida del piano straordinario da **590 milioni** per il rinnovo della flotta e dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi: "Le aziende rimandano il rinnovo dei mezzi più obsoleti".

LEGGI ANCHE

03/06/2026



PNRR, al via Cabina regia su revisione Piano

10/06/2026

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

03/06/2026

Tesla, a maggio vendite veicoli elettrici prodotti in Cina aumentano di quasi il 40% con ripresa mercato...

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/06/2026

Eukedos cede il 40,24% di Poggio Imperiale a La Veranella per 2,6 milioni di euro

10/06/2026

Allcore, attribuite 54.658 nuove azioni al management per il piano di incentivazione 2022-2024

10/06/2026

Thales Alenia Space, contratto con l'ESA per due satelliti Sentinel-1 di nuova generazione



Dati **Anfia** maggio 2026: autobus ancora in crescita (+81,9%)

Il dato risente delle ultime consegne legate alle scadenze 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 maggio 2026.

Nel quinto mese dell'anno sono state immatricolate 713 nuove unità, con un incremento dell'81,9 per cento rispetto allo stesso mese del 2025.

Per quanto riguarda i comparti si registra una crescita record del +98,7 per cento per gli autobus adibiti al trasporto pubblico locale, a cui seguono con il +86,2 per cento gli scuolabus, seguiti a loro volta dal + 80,6 per cento di autobus e midibus turistici, chiudono i minibus con +20 per cento.

Analizzando invece i dati del periodo gennaio-maggio 2026, i libretti di autobus rilasciati sono 3.097 (+34,9 per cento rispetto ai primi cinque mesi del 2025). Anche in questo caso la variazione è positiva per tutti i comparti: +61,1 per cento gli autobus adibiti al Tpl, seguiti dagli autobus e midibus turistici (+24,9 per cento) e dai minibus (+11,7 per cento), mentre gli scuolabus si fermano a +1,4 per cento.

Per quanto riguarda invece, l'analisi secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è del 6,6 per cento nel periodo gennaio-maggio 206 (era del 21 per cento nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici, ibridi metano/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 38,5 per cento, contro il 24,4 per cento del periodo gennaio-maggio 2025.

Paolo Marini, presidente della sezione autobus di Anfia e fondatore e Ceo di Tecnobus Industries ha dichiarato: "La forte crescita registrata a maggio (+81,9 per cento) non deve trarre in inganno. Questo risultato riflette le ultime consegne legate alle scadenze del Pnrr e conferma una criticità che il settore sconta da anni: un andamento 'a fisarmonica', caratterizzato da picchi artificiali della domanda seguiti da inevitabili rallentamenti. Una dinamica che penalizza la capacità di programmazione delle imprese e mette sotto pressione l'intera filiera industriale nazionale.

Per garantire stabilità al mercato e sostenere gli investimenti in innovazione e occupazione, è necessario superare la logica degli interventi straordinari e dotare il settore di risorse strutturali e di una programmazione di medio-lungo periodo. Al tempo stesso, occorre assicurare il rispetto delle clausole di tutela previste dalla normativa, a partire dall'articolo 170 del Codice dei contratti pubblici, affinché gli investimenti pubblici contribuiscano realmente a rafforzare la filiera europea in un contesto competitivo a geometrie variabili".



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

10 giugno 2026 - 18.43

(Teleborsa) - L'industria automotive italiana registra ad aprile 2026 una crescita dell'indice di produzione del 23,2% rispetto ad aprile 2025, portando il cumulato del primo quadrimestre a +16%. Lo ha rilevato **ANFIA**, l'associazione che rappresenta la filiera automotive in Italia, sulla base dei dati ISTAT, in un contesto di produzione industriale complessiva in crescita dell'1,3% nello stesso mese.

A trainare il risultato è la fabbricazione di autoveicoli (+44,7% ad aprile, +24,9% nel quadrimestre), con la produzione domestica di autovetture stimata da **ANFIA** a circa 31.000 unità (+57,9% su aprile 2025, che però aveva registrato volumi particolarmente bassi a circa 19.000 unità). Nel cumulato gennaio-aprile le autovetture prodotte sono state 109.908 (+27,2%). In controtendenza la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (-15,7% ad aprile, -8,1% nel quadrimestre), mentre la produzione di parti e accessori cresce del 2% mensile e del 5,2% nel quadrimestre.

"Ad aprile 2026 l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo", ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**, precisando però che il confronto con aprile 2025 "sconta i volumi particolarmente bassi" di un anno fa. Guardando avanti, Giorda ha sottolineato che "è ora essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal DPCM Automotive recentemente sbloccato", citando gli interventi lato offerta a supporto degli investimenti e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri come "strumenti fondamentali in questa fase di transizione energetica e di forte incertezza del contesto economico e geopolitico".

Sul fronte europeo, ANFIA ha lanciato un appello "a tutte le parti politiche affinché indirizzino le loro posizioni a beneficio della neutralità tecnologica, della sovranità industriale e dell'autonomia strategica dell'industria automotive europea", in riferimento alla revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri e all'Industrial Accelerator Act.

Nei primi due mesi del 2026, l'export di autoveicoli dall'Italia vale 2,09 miliardi di euro, con gli USA primo mercato di destinazione (18,4%), seguiti da Germania (16,3%) e Francia (9,2%). L'export della componentistica vale 3,88 miliardi con un saldo attivo di 1,05 miliardi.

powered by Teleborsa

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.

P.Iva 01578251009

ISSN 2499-0817

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDil VenerdiRobinson

NEWS E PERIODICI

HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News
Le Scienze
Limes
National Geographic

ENTERTAINMENT

DeeJay
Capital
m2o
Onepodcast
MyMovies

SERVIZI

La Repubblica Bookshop

Ilmiolibro

Enti e Tribunali

Meteo

Tvizap

Dizionario italiano

Dizionario inglese/italiano

Consigli.it

AutoXY

Sport.it

NETWORK LENA

Die WeltEl PaisGazeta WyborczaLe FigaroLe SoirTages AnzeigerTribune de Geneve

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#) [Dichiarazione di accessibilità](#)
[Riserva TDM](#)

Copyright © 2001-2026 GEDI News Network S.p.a. Tutti i diritti sono riservati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

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

(Teleborsa) - A maggio 2026 il mercato dei veicoli industriali registra andamenti molto differenti. Gli autocarri (ptt >3.500 kg) segnano un lieve calo a 2.481 unità (-0,5%), con i trattori stradali in controtendenza (+14,6%) e i cabinati in flessione (-14,3%). I veicoli trainati crollano del 21,7% a 1.332 unità. Nei primi cinque mesi gli autocarri cumulano 12.313 immatricolazioni (+3,4%). Gli autobus segnano invece un balzo dell'81,9% a 713 unità, trainato dal TPL (+98,7%), ma secondo ANfia il risultato riflette le ultime consegne legate alle scadenze PNRR: "Un andamento a fisarmonica che penalizza la programmazione delle imprese", ha avvertito Paolo Marini, presidente della sezione Autobus. Luca Sra, delegato ANfia per il trasporto merci, ha chiesto l'attuazione rapida del piano straordinario da 590 milioni per il rinnovo della flotta e dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi: "Le aziende rimandano il rinnovo dei mezzi più obsoleti". Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.





Mercoledì 10 Giugno 2026, ore 18.47



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](#)[Home Page](#) / [Notizie](#) / [ANFIA](#) cresce la produzione automotive italiana ad aprile: autovetture a +57,9%

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

Economia 10 giugno 2026 - 18.38



Argomenti trattati

Germania (54) · Italia (929) · USA (353) · Francia (42) · Automotive (22)

Altre notizie

- ▶ Prezzi produzione Italia (YoY) in aprile
- ▶ Italia, Prezzi produzione (MoM) in aprile
- ▶ Francia, Prezzi produzione (YoY) in aprile
- ▶ Spagna, Prezzi produzione (YoY) in aprile
- ▶ USA, Produzione industriale (YoY) in aprile
- ▶ Produzione industriale Italia (YoY) in aprile

Seguici su [Google Discover](#) [Fonti Preferite](#)

(Teleborsa) - L'industria automotive italiana registra ad **aprile 2026** una crescita dell'indice di produzione del **23,2%** rispetto ad aprile 2025, portando il cumulato del primo quadrimestre a +16%. Lo ha rilevato **ANFIA**, l'associazione che rappresenta la filiera automotive in Italia, sulla base dei dati ISTAT, in un contesto di produzione industriale complessiva in crescita dell'1,3% nello stesso mese.

A trainare il risultato è la **fabbricazione di autoveicoli** (+44,7% ad aprile, +24,9% nel quadrimestre), con la **produzione domestica di autovetture** stimata da **ANFIA** a circa **31.000 unità** (+57,9% su aprile 2025, che però aveva registrato volumi particolarmente bassi a circa 19.000 unità). Nel cumulato gennaio-aprile le autovetture prodotte sono state 109.908 (+27,2%). In controtendenza la fabbricazione di **carrozzerie, rimorchi e semirimorchi** (-15,7% ad aprile, -8,1% nel quadrimestre), mentre la produzione di **parti e accessori** cresce del 2% mensile e del 5,2% nel quadrimestre.

"Ad aprile 2026 l'indice della produzione automotive italiana riporta un ulteriore segno positivo", ha commentato **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di **ANFIA**, precisando però che il confronto con aprile 2025 "sconta i volumi particolarmente bassi" di un anno fa. Guardando avanti, Giorda ha sottolineato che "è ora essenziale che divengano rapidamente operative le misure previste dal DPCM Automotive recentemente sbloccato", citando gli interventi lato offerta a supporto degli investimenti e la prossima riattivazione dell'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri come "strumenti fondamentali in questa fase di transizione energetica e di forte incertezza del contesto economico e geopolitico".

Sul **fronte europeo**, **ANFIA** ha lanciato un appello "a tutte le parti politiche affinché indirizzino le loro posizioni a beneficio della neutralità tecnologica, della sovranità industriale e dell'autonomia strategica".

dell'industria automotive europea", in riferimento alla revisione del **Regolamento CO2** per gli **autoveicoli leggeri** e all'**Industrial Accelerator Act**.

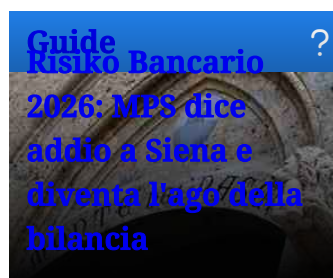
Nei primi due mesi del 2026, l'**export di autoveicoli** dall'Italia vale **2,09 miliardi di euro**, con gli USA primo mercato di destinazione (18,4%), seguiti da Germania (16,3%) e Francia (9,2%). L'**export della componentistica** vale **3,88 miliardi** con un saldo attivo di 1,05 miliardi.

Vuoi leggere contenuti come questo?

Iscriviti alla newsletter settimanale di Teleborsa

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

ISCRIVITI



Dopo la nostra panoramica sulle ultime operazioni di risiko bancario del 2025, una domanda sorge legittima: a oggi com'è cambiata la situazione?

[leggi tutto](#)

Condividi



...

Leggi anche

- Spagna, ad aprile produzione industriale cresce in linea con attese
- Federacciai: in Italia produzione acciaio aprile a 1,9 milioni di tonnellate (+7,2%)
- Giappone, produzione industriale cresce ad aprile, prevista accelerazione a maggio
- Auto Italia: mercato in crescita anche a maggio



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Assicurazioni

QUOTAZIONI

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

RUBRICHE

Gli Speciali
Guide

VIDEO

Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettificazione e Corporate Actions



Mercoledì 10 Giugno 2026, ore 20.02



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](#)[Home Page](#) / [Notizie](#) / [Anfia](#): a maggio in calo i veicoli trainati (-21,7%), balzo dei bus grazie al Pnrr (+81,9%)

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

Economia 10 giugno 2026 - 19.53



Seguici su

[Google Discover](#)[Fonti Preferite](#)

(Teleborsa) - A maggio 2026 il mercato dei **veicoli industriali** registra andamenti molto differenti. Gli **autocarri** (ptt >3.500 kg) segnano un lieve calo a 2.481 unità (-0,5%), con i trattori stradali in controtendenza (+14,6%) e i cabinati in flessione (-14,3%). I **veicoli trainati** crollano del 21,7% a 1.332 unità. Nei primi cinque mesi gli autocarri cumulano 12.313 immatricolazioni (+3,4%). Gli **autobus** segnano invece un balzo dell'81,9% a 713 unità, trainato dal TPL (+98,7%), ma secondo **ANFIA** il risultato riflette le ultime consegne legate alle scadenze PNRR: "Un andamento a fisarmonica che penalizza la programmazione delle imprese", ha avvertito **Paolo Marini**, presidente della sezione Autobus.

Luca Sra, delegato **ANFIA** per il trasporto merci, ha chiesto l'attuazione rapida del piano straordinario da **590 milioni** per il rinnovo della flotta e dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi: "Le aziende rimandano il rinnovo dei mezzi più obsoleti".

Argomenti trattati

Pnrr (22) · PNRR (22)

Altre notizie

- ▶ Auto Italia: mercato in crescita anche a maggio
- ▶ Airbus, le consegne di velivoli a maggio balzano del 59% annuo
- ▶ Sciopero trasporti a Roma: disagi per treni, metro e bus
- ▶ Tasso disoccupazione Germania in maggio
- ▶ Honda, primo anno in perdita causa forte svalutazione nell'EV
- ▶ Gas, indice IGI in calo a 49,28 €/MWh

Vuoi leggere contenuti come questo?

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO



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



Home › Veicoli › Mondo pesante › Il mercato dei trainati crolla a maggio: le imprese aspettano i 590 milioni che non arrivano

MONDO PESANTE

Il mercato dei trainati crolla a maggio: le imprese aspettano i 590 milioni che non arrivano

I dati [ANFIA](#) fotografano un settore in difficoltà: autocarri stabili ma in lieve calo, trainati in forte flessione. Senza l'attivazione degli incentivi annunciati, le aziende continueranno a rimandare il rinnovo della flotta

Di Redazione - 10 Giugno 2026



Facebook



Twitter



WhatsApp



LinkedIn



Nome utente

Nome utente

Password

Password

Accedi

☐ Ricordami

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - MAR / APR 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

A maggio 2026 il mercato degli autocarri registra un lieve calo dello 0,5%, con 2.481 nuovi libretti di circolazione rilasciati. Un segnale contenuto, ma che si inserisce in un quadro complessivo di incertezza che pesa sulle decisioni di investimento delle imprese di autotrasporto.

Ben più preoccupante la performance dei veicoli trainati: a maggio sono stati immatricolati 1.332 rimorchi e semirimorchi pesanti, con una flessione del 21,7% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel dettaglio, i rimorchi calano del 27,7% (99 unità) e i semirimorchi del 21,2% (1.233 unità).

Primo Trimestre: Il Cumulato Regge, ma con Ombre

Nei primi cinque mesi del 2026, gli autocarri mostrano ancora un saldo positivo: 12.313 immatricolazioni, +3,4% rispetto a gennaio-maggio 2025. Tengono soprattutto il Nord-Est (+10,1%), il Centro (+5,2%) e il Sud e Isole (+2,2%), mentre il Nord-Ovest cede il 2,4%.

Per classe di peso, crescono i veicoli tra 5 e 8 tonnellate (+9,4%) e i pesanti sopra le 16 tonnellate (+6,9%), trainati soprattutto dai trattori stradali (+16,9%) e dai veicoli da cantiere (+14,9%). In forte contrazione, invece, le classi intermedie: -48,9% per i veicoli tra 3,5 e 5 tonnellate, -17,7% tra 8 e 12,5 tonnellate, -11,5% tra 12,5 e 16 tonnellate.

Sul fronte delle alimentazioni alternative, i segnali sono negativi: i veicoli a gas scendono all'1,1% di quota (dall'1,7% del 2025), mentre gli elettrici e ibridi si fermano all'1,3% (contro il 2,9% di un anno fa).

Per i veicoli trainati, il cumulato gennaio-maggio 2026 si attesta a 6.313 unità, in calo dell'1,1%. Crescono Centro (+7,2%), Nord-Est (+4%) e Nord-Ovest (+3,5%), mentre il Sud e Isole flette dell'11,6%. I brand esteri guadagnano terreno (+2,7%, con 3.715 libretti), mentre i costruttori nazionali cedono il 5,9% (2.598 unità).

Incentivi Fermi, Investimenti Congelati

Il nodo centrale, sottolineato da ANFIA, è politico-economico. Il **piano straordinario da 590 milioni di euro** per il rinnovo della flotta e l'**Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri e medi** — entrambi annunciati nel 2025 — non hanno ancora trovato attuazione operativa. Il risultato è che le aziende preferiscono attendere, posticipando acquisti che potrebbero essere agevolati.

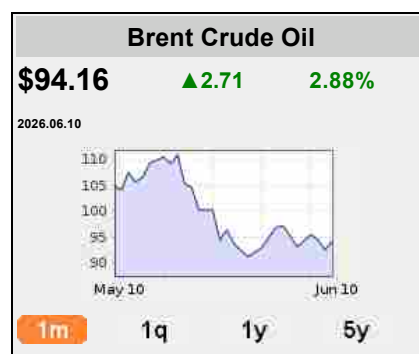
«Le imprese stanno comprensibilmente rimandando gli acquisti in vista della concreta attivazione degli incentivi», sottolinea Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. «È fondamentale che tali risorse diventino operative quanto prima».

A questo si aggiunge, secondo Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci, l'assenza di una fiscalità agevolata per gli investimenti in beni strumentali sostenibili e di misure a tutela dei costi dei rifornimenti per le trazioni alternative — una lacuna che diverse forze politiche avevano cercato di colmare durante l'esame degli ultimi decreti-legge sui carburanti.

Il messaggio di ANFIA è chiaro: senza interventi anticiclici rapidi ed efficaci, il settore —



L'AUTOTRASPORTO A PORTATA DI CLIC
SITO, RIVISTA DIGITALE E SPECIALI
1 anno a soli 40 euro
ACQUISTA ORA



già sotto pressione per un contesto macroeconomico incerto — rischia di rallentare il percorso di rinnovo della flotta proprio nel momento in cui la transizione sostenibile del trasporto merci richiederebbe accelerazione.

Segmento	Maggio 2026	Var. % vs mag. 2025	Gen-mag 2026	Var. % vs gen-mag 2025
Autocarri (totale)	2.481	-0,5%	12.313	+3,4%
Trainati pesanti (totale)	1.332	-21,7%	6.313	-1,1%
— di cui rimorchi	99	-27,7%	565	-3,3%
— di cui semirimorchi	1.233	-21,2%	5.748	-0,8%

MERCATO AUTOCARRI PER AREA GEOGRAFICA (gen-mag 2026)

Area	Var. %
Nord-Est	+10,1%
Centro	+5,2%
Sud e Isole	+2,2%
Nord-Ovest	-2,4%

MERCATO AUTOCARRI PER CLASSE DI PESO

Classe di peso	Var. %
5 – 8 t	+9,4%
Oltre 16 t	+6,9%
12,5 – 16 t	-11,5%
8 – 12,5 t	-17,7%
3,5 – 5 t	-48,9%

MERCATO AUTOCARRI PER ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA

Alimentazione	Quota gen-mag 2026	Quota gen-mag 2025
Gas (CNG/LNG)	1,1% (141 unità)	1,7%
Elettrico/ibrido	1,3%	2,9%

Riproduzione riservata ©

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K