

a cura di
Tiziana Altieri

Diamo i NUMERI

17.108 LCV e 2.716 truck

Frena, a giugno, il mercato italiano dei veicoli commerciali fino a 3.500 kg: 17.108 immatricolazioni indicano un calo del 12,1 per cento rispetto allo stesso mese 2025.

L'andamento negativo impatta sul bilancio del primo semestre: con 94.759 unità la flessione è del 4,3 per cento. Gli incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali nuovi di categoria N1 e N2 fino a 7,2 t di peso potrebbero risollevarne la situazione. Sul tavolo ci sono 180 milioni di euro, strutturati in tranche da 40 milioni annui fino al 2029 e una quota finale di 20 milioni per il 2030. I contributi, calibrati in base alla massa massima ammissibile a pieno carico e alla tipologia di alimentazione, si rivolgono alle PMI attive nel trasporto merci in conto proprio o in conto terzi, garantendo un perimetro riservato del 40 per cento annuo esclusivamente ai veicoli a zero emissioni che nei primi sei mesi dell'anno non sono andati oltre quota 3,2 per cento. Unrae commentando i dati ha però ribadito come per abilitare in modo strutturale la transizione energetica del trasporto merci, i soli incentivi non bastino. «Risulta



indispensabile – ha dichiarato il presidente **Roberto Pietrantonio** – affiancare un sistema di fattori abilitanti: uno sviluppo pianificato delle infrastrutture di ricarica dedicato ai veicoli commerciali leggeri, un intervento per contenere gli elevati costi dell'energia e l'introduzione di un credito d'imposta al 50 per cento per gli investimenti privati in ricariche

fast oltre i 70 kW per il triennio 2026-2028».

Performano decisamente meglio i veicoli industriali con peso sopra i 3.500 kg grazie ai trattori. A giugno le immatricolazioni sono cresciute del 6,5 per cento raggiungendo quota 2.716 unità. Il primo semestre si chiude con 15.065 immatricolazioni complessive, in aumento del 4,0 per cento rispetto ai primi sei mesi 2025. «In questo contesto – ha commentato **Giovanni Dattoli**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae – sollecitiamo il Decreto attuativo necessario a rendere operativo il Fondo pluriennale per l'autotrasporto per scongiurare una battuta d'arresto degli investimenti nel secondo semestre. Per favorire in modo più incisivo il rinnovo dei mezzi pesanti, sarebbe inoltre opportuno riservare una quota specifica ai veicoli a zero emissioni di massa superiore alle 16 tonnellate».

300 milioni di euro

Lo scorso 22 luglio il Ministero dei Trasporti ha sbloccato il credito d'imposta da 300 milioni di euro a sostegno delle imprese di autotrasporto merci e trasporto persone colpite dal caro gasolio, e ha dato il via all'avvio del tavolo permanente dell'autotrasporto merci e della logistica composto dalle associazioni dell'Albo e dalle organizzazioni della committenza, con il compito di affrontare in modo stabile le principali questioni della filiera. Il Comitato esecutivo di UNATRAS prendendo atto del rispetto degli impegni assunti dal Governo ha deliberato all'unanimità la revoca definitiva del fermo nazionale, confermando nello stesso tempo la volontà di vigilare sulla piena attuazione di quanto concordato.

«Il confronto con il Governo è stato positivo, ma è giusto ricordare che si è aperto solo dopo la proclamazione del fermo dell'autotrasporto – ha sottolineato il presidente di UNATRAS, **Paolo Uggè** – oggi ci siamo ritrovati attorno a un tavolo più ampio, al quale hanno partecipato tutte le federazioni del settore: una scelta comprensibile, ma è bene non dimenticare che è stata la mobilitazione della categoria a determinare l'avvio di questo percorso.»



-5,3% decessi

Resi noti da Aci e Istat i dati 2025 relativi all'incidentalità stradale. In Italia si sono verificati 177.207 sinistri con lesioni a persone, +2,2 per cento rispetto all'anno precedente; le vittime sono state 2.868 (-5,3) e i feriti 237.822 (+1,7). Il tasso di mortalità stradale è passato da 51,4 a 48,7 morti ogni milione di abitanti. Rispetto al 2019, anno di benchmark per il decennio 2021-2030 della sicurezza stradale, le vittime sono diminuite del 9,6 per cento. «Per la prima volta dal 2021 - ha dichiarato il

Presidente dell'Automobile Club d'Italia, **Geronimo La Russa** - il numero delle vittime della strada torna sotto quota 3.000. È un risultato importante, che ci consegna un messaggio chiaro e incoraggiante: ridurre il numero delle vittime è possibile. Sarebbe, però, un errore considerarlo un punto di arrivo. Al contrario, è un punto di partenza. La strada verso una mobilità a mortalità zero è ancora lunga. Incidenti e feriti continuano ad aumentare e, soprattutto, i giovani e gli utenti più vulnerabili continuano a pagare un prezzo ancora troppo elevato. Dobbiamo investire nell'educazione stradale, a partire dalle giovani generazioni. La sicurezza non si costruisce soltanto con le sanzioni o con la tecnologia, ma soprattutto con la cultura. Il rispetto delle regole non nasce dal timore delle sanzioni, ma dalla consapevolezza del valore della vita». Il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone ammonta a poco più di 18 miliardi di euro (quasi l'1 per cento del Pil italiano). Se si aggiungono anche i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose, circa 4,4 miliardi di euro stimati da Ania, si arriva a 22,6 miliardi di euro.



Perdite del 12%

Secondo il Global Trade Observatory Annual Outlook Report, il 39 per cento dei decision maker globali indica hub di stoccaggio e magazzini come la principale priorità infrastrutturale per la crescita del settore logistico. Le aziende che investono in strutture moderne, automatizzate e strategicamente posizionate migliorano efficienza e competitività, mentre quelle che operano con infrastrutture inadeguate rischiano costi aggiuntivi e perdite di produttività fino al 12 per cento del budget della supply chain. In Italia, il divario è marcato: per il Dossier dell'Osservatorio OSAM, il 65 per cento dei magazzini risulta ancora privo di qualsiasi sistema di meccanizzazione intelligente, mentre solo il 35 ha integrato almeno una soluzione innovativa nei propri processi. C'è ancora parecchio da fare...



20mila veicoli

Nuovo importante traguardo per Stellantis Pro One, la divisione Stellantis dedicata ai clienti professionali. Nello stabilimento di Atessa, in Abruzzo, il CustomFit Center ha raggiunto quota 20.000 veicoli allestiti, confermando il ruolo centrale del sito nello sviluppo e nella realizzazione di soluzioni personalizzate per i clienti europei. Dei sette prodotti attualmente convertiti all'interno degli impianti Stellantis, ben cinque escono proprio da qui, a conferma della leadership del sito nell'offerta di

soluzioni tailor-made. Il CustomFit Center dell'impianto gestisce sia le conversioni sia le personalizzazioni, garantendo la completa

integrazione con il veicolo base e il pieno rispetto degli standard OEM in termini di qualità, sicurezza e compatibilità dei sistemi. Tra i più recenti sviluppi si distingue l'acquisizione dei primi ordini che combinano conversione e personalizzazione all'interno dello stesso processo produttivo. Si tratta di veicoli Cargo Box destinati a Enterprise. La crescita del programma proseguirà nei prossimi mesi con l'introduzione di una nuova versione cassone ribaltabile a scarico posteriore con doppia cabina, il cui avvio della produzione è previsto per ottobre.

