

VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI: MERCATO FERMO A FEBBRAIO

- 0,1% SUL 2025 MA -15,5% RISPETTO AL 2024

- La quota BEV si assesta al 2,7%: la breve spinta degli incentivi MASE è già esaurita
- Previste 187.000 immatricolazioni nel 2026, in lieve contrazione rispetto alle 189.000 del 2025

Dopo tre mesi consecutivi di calo, a febbraio 2026 il mercato dei veicoli commerciali leggeri torna ad una sostanziale stabilità, segnando un -0,1% con 15.287 immatricolazioni a fronte delle 15.309 unità dello stesso mese del 2025, che però a sua volta aveva registrato una flessione del 15,3%. Anche in questo comparto, come in quello vetture, nel mese in esame emerge un contributo positivo del noleggio a breve termine: in sua assenza, il mercato avrebbe evidenziato una contrazione del 3,5%. Nel primo bimestre dell'anno il calo si riduce al 2,7%, con 29.563 unità rispetto alle 30.379 di gennaio-febbraio 2025.

In uno scenario economico caratterizzato da una persistente incertezza, il mercato dei veicoli commerciali nel 2026 potrà contare sugli incentivi annunciati dal MIMIT, di cui però non è stato ancora ufficializzato lo schema. Considerati i tempi tecnici necessari per rendere operativa la misura, l'effettivo utilizzo delle risorse non sarà immediato e si stima che l'impatto sulle immatricolazioni si manifesterà a partire dall'ultimo quadrimestre dell'anno. Rimane pertanto confermata la previsione di una moderata flessione delle immatricolazioni, attese a 187.000 unità, con un arretramento dell'1,1% rispetto alle 189.000 unità consuntivate nell'intero 2025.

A febbraio i veicoli elettrici puri registrano una flessione attestandosi al 2,7% del mercato, in lieve recupero rispetto al 2,4% rilevato a gennaio, ma in diminuzione rispetto al 3,1% di febbraio 2025. Si conferma pertanto già esaurita la componente di domanda sostenuta dagli incentivi erogati con le risorse del MASE.

“Come UNRAE ha sottolineato in più occasioni – afferma Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE – accanto agli incentivi esistono altri fattori abilitanti imprescindibili per lo sviluppo della transizione nel comparto dei veicoli commerciali leggeri. Tra questi, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica idonee a questa tipologia di veicoli, analogamente a quanto già previsto per i veicoli pesanti, l'introduzione di un credito d'imposta del 50% sugli investimenti privati in colonnine fast (oltre 70 kW) per il triennio 2026-2028, e soprattutto un intervento correttivo sugli elevati costi dell'energia per la ricarica, oggi sotto pressione più che mai per le note vicende geopolitiche”.

Sul fronte europeo, con riferimento alla revisione dei Regolamenti sulle emissioni di CO₂, l'UNRAE ritiene che i veicoli commerciali leggeri necessitino di disposizioni ad hoc, con obiettivi specifici – in termini di target e scadenze – differenziati rispetto a quelli previsti per le autovetture.

Lo scorso 4 marzo la Commissione Europea ha presentato l’“Industrial Accelerator Act”, che – per i veicoli leggeri elettrici, ibridi plug-in e a idrogeno - introduce una quota minima di contenuto di provenienza europea come requisito per l’accesso a incentivi e appalti pubblici nel settore dei veicoli elettrici. Nel dettaglio, i veicoli che beneficiano di agevolazioni statali dovranno essere assemblati all’interno dell’Unione Europea e incorporare – batterie escluse – almeno il 70% di componenti di origine continentale (compresi i Paesi con cui l’UE ha stipulato accordi di partenariato), calcolato sul valore.

“Sul tema del ‘Made in Europe’ – dichiara Pietrantonio – l’Associazione ribadisce le proprie preoccupazioni rispetto alla proposta, evidenziando il concreto rischio di penalizzazioni per la clientela tanto per le imprese quanto per i consumatori. La competitività del settore si costruisce attraverso investimenti mirati e capacità di innovazione, non mediante misure di carattere protezionistico”.

La struttura del mercato di febbraio, con dati quasi definitivi, confrontata con gli stessi periodi 2025, indica una crescita in volume e quota per i privati che guadagnano 1,2 punti, al 17,2% nel mese (stabile al 16,7% nel cumulato). Le autoimmatricolazioni segnano una forte accelerazione e guadagnano 2,3 punti al 10,5% nel mese (11,3% nel 1° bimestre, +3,6 p.p.). Il noleggio a lungo termine flette in volume, perdendo 6,7 punti, al 23,6% (24,6% in gennaio-febbraio, -5,4 p.p.), per la flessione sia delle Captive sia delle società Top. Il noleggio a breve, come anticipato, nel mese segna una forte accelerazione, salendo al 7% di quota (+3,1 p.p.), e al 5,9% nel cumulato (+2,1 p.p.); enti e società confermano la leadership, al 41,7% di share (+0,2 p.p.); nei primi 2 mesi coprono il 41,6% di share (-0,2 p.p.).

Sul fronte delle motorizzazioni, a febbraio il diesel – con una contrazione in volume - cede 4,7 punti di quota, scendendo al 77,8% del totale (78,5% nel cumulato, -5,1 p.p.). Il motore a benzina nel mese recupera 0,1 punti, al 3,7% (al 3,6% nel bimestre, -0,2 p.p.). Il Gpl sale di 0,9 punti, al 3,6% (stessa quota in gennaio-febbraio), i veicoli plug-in passano dallo 0,5% di un anno fa al 2,4% di febbraio (2,3% nel bimestre). I veicoli BEV, come anticipato, a febbraio si fermano al 2,7% (-0,4 p.p.) e nel cumulato passano dal 2,9% di un anno fa al 2,5% attuale, mentre i veicoli ibridi guadagnano 2,4 punti e coprono il 9,8% del totale nel mese (9,5% in gennaio-febbraio).

La CO₂ media ponderata nel mese scende dello 0,3% a 187,2 g/Km, rispetto ai 187,7 g/Km dello stesso periodo 2025 (187,3 g/Km nel 1° bimestre, -1,1%).

Roma, 12 marzo 2026



VEICOLI COMMERCIALI

IMMATRICOLAZIONI



febbraio 2026

15.287

-0,1%

febbraio 2025

15.309

gennaio-febbraio 2026

29.563

-2,7%

gennaio-febbraio 2025

30.379

