

MERCATO VEICOLI INDUSTRIALI: LEGGERO CALO AD APRILE (-1,5%)

VEICOLI PESANTI A +7,6%

DATTOLI: “L’INCERTEZZA GEOPOLITICA RALLENTA LA RIPRESA”

Il Centro Studi e Statistiche UNRAE – sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ha elaborato una stima del mercato dei veicoli industriali per il mese di aprile 2026:

massa totale a terra	aprile		% variazione
	2025	2026	
da 3,51 a 6 t	223	54	-75,8%
da 6,01 a 15,99 t	246	237	-3,7%
≥ 16 t	1.876	2.019	+7,6%
di cui carri	823	810	-1,6%
di cui trattori	1.053	1.209	+14,8%
Totale mercato >3,5 t	2.345	2.310	-1,5%

massa totale a terra	gennaio-aprile		% variazione
	2025	2026	
da 3,51 a 6 t	515	409	-20,6%
da 6,01 a 15,99 t	974	944	-3,1%
≥ 16 t	7.961	8.488	+6,6%
di cui carri	3.433	3.198	-6,8%
di cui trattori	4.528	5.290	+16,8%
Totale mercato >3,5 t	9.450	9.841	+4,1%

Il mercato dei veicoli industriali registra ad aprile una flessione del -1,5%, con 2.310 unità immatricolate rispetto alle 2.345 registrate nello stesso mese del 2025. L’andamento è disomogeneo tra i segmenti: i veicoli pesanti, con massa pari o superiore a 16 t, crescono del +7,6%, spinti in particolare dai trattori stradali (+14,8%), nonostante una lieve contrazione dei carri (-1,6%). Le altre fasce di peso mostrano trend negativi: i veicoli leggeri (da 3,51 a 6 t) registrano una forte contrazione del -75,8%, mentre i mezzi con massa compresa tra 6,01 e 15,99 t flettono del 3,7%. Dall’inizio dell’anno, il mercato ha fatto registrare 9.841 immatricolazioni, con un incremento complessivo del +4,1% rispetto ai 9.450 del primo quadrimestre 2025.

“Il mercato mostra segnali di vitalità nel segmento dei trattori stradali, confermando la volontà delle imprese di investire nell’ammodernamento delle flotte. Tuttavia, le tensioni geopolitiche, incidendo sui prezzi dell’energia, aumentano i costi di gestione delle aziende e alimentano un clima di incertezza. In questo contesto, il Fondo pluriennale da 590 milioni di euro, destinato al ricambio dei veicoli nel quinquennio 2027-2031, potrà contribuire a sostenere la programmazione degli investimenti del settore. Auspichiamo che il provvedimento attuativo confermi integralmente lo stanziamento, evitando un dirottamento delle risorse verso misure emergenziali legate al caro carburanti.”

Inoltre, evidenziamo la necessità di destinare una quota prioritaria ai veicoli a zero emissioni superiori a 16 t, garantendo l'efficacia degli incentivi per la decarbonizzazione del parco veicolare pesante”, dichiara Giovanni Dattoli, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE.

Le recenti misure del Governo per la riduzione generalizzata delle accise mirano a contenere l'impatto della crisi internazionale sui prezzi energetici per cittadini e imprese. Si tratta però di interventi emergenziali e trasversali che, pur richiedendo ingenti risorse pubbliche, non incidono in modo efficace sui costi dell'autotrasporto.

In questa prospettiva, UNRAE ritiene che eventuali futuri sostegni al settore, comunque necessari nell'attuale fase emergenziale, debbano essere indirizzati in modo mirato verso i veicoli più moderni Euro VI ad alimentazione tradizionale o alternativa. Coerentemente, andrebbe superata l'estensione del rimborso delle accise sul gasolio commerciale anche ai veicoli Euro V, che rischia di mantenere un beneficio per mezzi con quasi 20 anni di età.

“Sostenere l'acquisto dei veicoli è necessario, ma non sufficiente: per accompagnare davvero la transizione occorrono interventi mirati anche sui costi operativi che gravano sulle imprese di autotrasporto”, aggiunge il Presidente Dattoli. “Energia, pedaggi e infrastrutture rappresentano leve decisive per la competitività. In questo quadro, il ritardo dell'Italia nel recepimento della Direttiva Eurovignette, che consentirebbe di modulare i pedaggi in funzione delle emissioni dei veicoli, priva il settore di un incentivo concreto”.

“A livello europeo, il meccanismo temporaneo quinquennale approvato da Parlamento e Consiglio - che consentirà ai Costruttori di veicoli pesanti di accumulare crediti emissivi prima del 2030 - può contribuire a dare maggiore gradualità al percorso, ma non rappresenta una deroga: i target di riduzione della CO₂ restano invariati. Auspichiamo quindi che la revisione normativa prevista per il prossimo anno introduca una flessibilità concreta, evitando sanzioni a carico di Aziende che hanno già investito ingenti risorse per la commercializzazione di veicoli a zero emissioni”, conclude Dattoli.

Roma, 12 maggio 2026

VEICOLI INDUSTRIALI IMMATRICOLAZIONI



aprile
2025

aprile
2026

223

3,51-6 t

54

-75,8%

246

6,01-15,99 t

237

-3,7%

1.876

$\geq 16,00$ t

2.019

+7,6%

2.345

-1,5%

2.310

