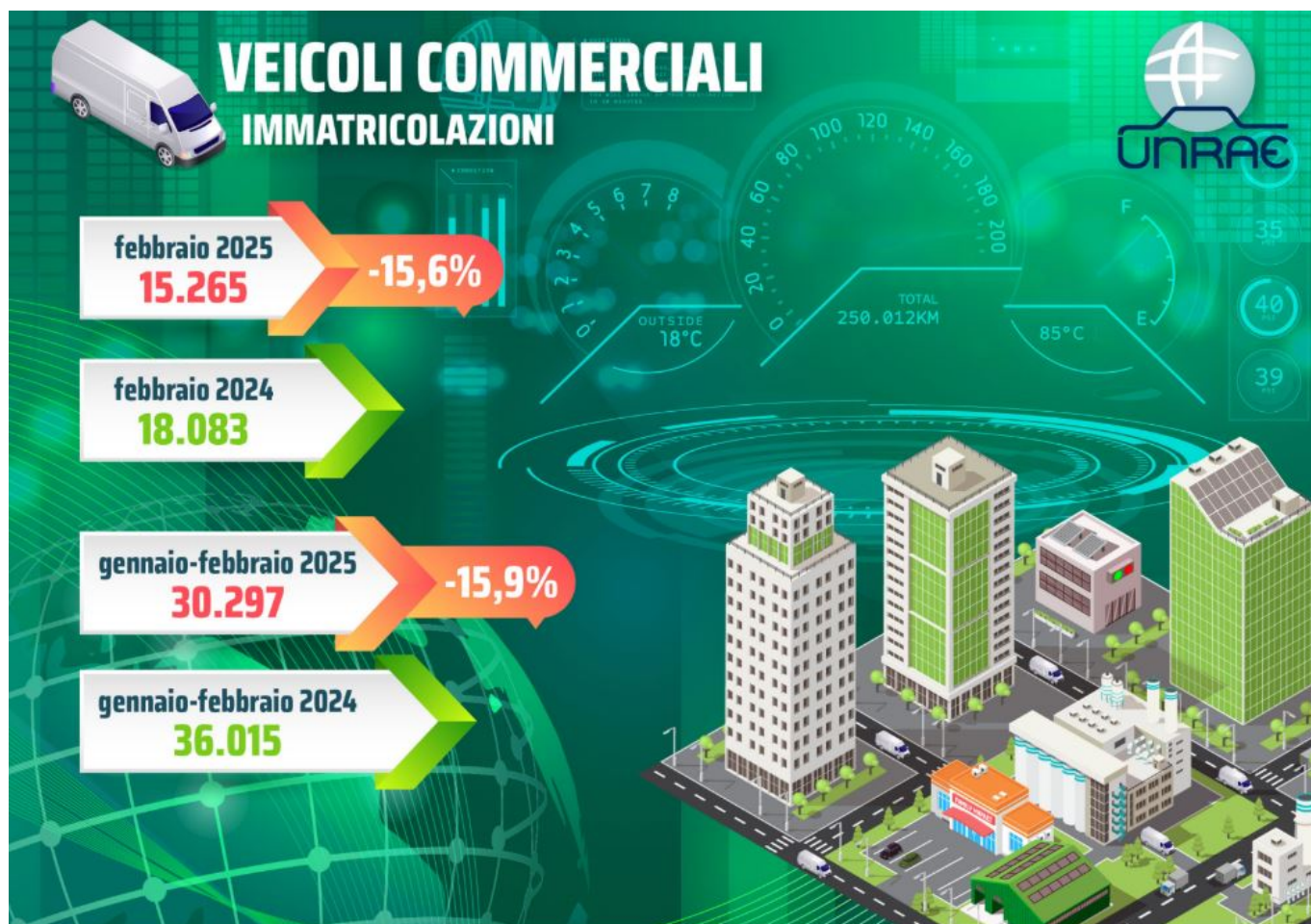


Anche il mese di febbraio conferma la scia negativa del mercato dei veicoli commerciali, con il settimo calo consecutivo a doppia cifra: 15.265 veicoli immatricolati, oltre 2.800 unità in meno delle 18.083 di febbraio 2024 (-15,6%). Il primo bimestre dell'anno segna una flessione del 15,9%, con 30.297 immatricolazioni rispetto alle 36.015 di gennaio-febbraio 2024.

Per l'anno in corso si attende un ripiegamento delle immatricolazioni, che dovrebbero fermarsi a 185.000 unità, in flessione del 6,9% sul 2024. Un livello che risulterebbe comunque superiore alla media degli ultimi dieci anni (180.000 unità).

Sul fronte della transizione ecologica, i dati di febbraio confermano la debolezza della domanda di veicoli elettrici puri, seppur con una quota in recupero al 3,2% rispetto al 2,1% di febbraio 2024, che risentiva dell'attesa per gli incentivi.

Lo scorso 5 marzo la Commissione Europea ha diffuso il "Piano di Azione Industriale per il Settore Automotive", frutto del "Dialogo strategico sul futuro del settore automotive europeo". Il Piano contiene più che altro suggerimenti e percorsi da esplorare, mentre non sembrano emergere misure concrete e sostanziali per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione.



“Appreziamo, invece, l’intenzione di presentare, già nel mese di marzo, un emendamento per introdurre una maggiore flessibilità sugli obiettivi di emissione di CO2 previsti per il 2025. La soluzione indicata dalla Commissione consentirebbe di soddisfare gli specifici obiettivi di conformità calcolando la media delle prestazioni su un periodo di tre anni (2025-2027), consentendo così di compensare eventuali scostamenti in uno o due anni con risultati migliori negli altri anni, senza modificare gli obiettivi prefissati”, dichiara **Michele Crisci**, Presidente di UNRAE.

Parallelamente al Piano di Azione, la Commissione ha pubblicato un’ulteriore Comunicazione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali, di interesse anche per il comparto dei veicoli commerciali, che fornisce raccomandazioni e individua le azioni che le Autorità nazionali, regionali e locali possono adottare per velocizzare l’adozione di veicoli a zero emissioni.

A tale scopo, per accelerare il percorso di transizione ecologica, si ritiene urgente stanziare

in ambito nazionale fondi destinati ad incentivi all'acquisto di veicoli a zero emissioni, unitamente ad una revisione della fiscalità.

“Infine, il Piano di Azione prevede fondi anche per una più veloce diffusione delle infrastrutture di ricarica, ma orientata in particolare ai veicoli pesanti. È necessario incentivarne lo sviluppo anche per i veicoli leggeri, come condizione necessaria per la diffusione della mobilità a zero emissioni, considerata l'inadeguatezza attuale dell'infrastrutturazione di ricarica a livello europeo, sottolineata anche nel Rapporto Draghi e più volte denunciato dall'ACEA e da altre associazioni”, aggiunge il Presidente Crisci.

Con la stessa finalità, continuiamo a ribadire la richiesta di prevedere nel nostro Paese anche un credito d'imposta al 50% per gli investimenti privati in ricariche fast (oltre 70 kW) per il triennio 2025-2027.

La struttura del mercato di febbraio 2025, con dati quasi definitivi, confrontata con lo stesso periodo 2024, conferma un andamento di flessione generalizzato fra i canali di vendita. I privati cedono meno del mercato complessivo e guadagnano 1,1 punti di quota, al 16,1% (16,7% nel cumulato, +1,6 p.p.). Le autoimmatricolazioni salgono nel mese all'8,0% di quota (+0,6 p.p) e al 7,5 nel 1° bimestre (+0,1 p.p.). Il noleggio a lungo termine perde quasi 1/4 delle immatricolazioni e 3,4 punti, scendendo al 30,1% del totale mercato (30,0% nel cumulato, -4,5 p.p.), per la pesante flessione delle società Top, a fronte di un ottimo incremento delle Captive. Il noleggio a breve termine perde 1/3 dei volumi e 1,1 punti di quota, scendendo al 4,2% (3,9% nel 1° bimestre, -1,7 p.p.), enti e società mantengono la prima posizione e, con una flessione più contenuta del mercato, guadagnano 3 punti di share, al 41,7%.

Sul fronte delle motorizzazioni, in febbraio il diesel guadagna 0,8 punti e sale all'82,5% di quota (83,5% a gennaio-febbraio, +1,5 p.p.). Il motore a benzina cede 2 decimali, al 3,7% del totale (3,8% nei 2 mesi). Il Gpl perde mezzo punto e si ferma al 2,6% (2,4% nel cumulato), il metano rappresenta lo 0,1%, i mezzi plug-in si portano allo 0,4% di share. Come anticipato, recuperano i veicoli BEV, che passano dal 2,1% di un anno fa al 3,2% attuale, mentre i veicoli ibridi cedono 1,5 punti e coprono il 7,5% del totale.

La CO2 media ponderata in febbraio scende del 4,1% a 187,6 g/Km (rispetto ai 195,6 g/Km dello stesso periodo 2024).



**LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO DEGLI AUTOCARRI (ptt fino a 3,5t)
IMMATRICOLAZIONI - Febbraio 2025**

Per utilizzatore	febbraio		Var. % febbraio 2025/2024	quote % febbraio		gennaio/febbraio		Var. % gennaio/febbraio 2025/2024	quote % gennaio/febbraio	
	2025 ⁽¹⁾	2024		2025 ⁽¹⁾	2024	2025 ⁽¹⁾	2024		2025 ⁽¹⁾	2024
	Privati	2.449		2.721	-10,0	16,1	15,0		5.046	5.449
Autoimmatricolazioni	1.215	1.343	-9,5	8,0	7,4	2.274	2.649	-14,2	7,5	7,4
<i>uso privato</i>	1.113	1.224	-9,1	7,3	6,8	2.033	2.441	-16,7	6,7	6,8
<i>uso noleggio</i>	102	119	-14,3	0,7	0,7	241	208	+15,9	0,8	0,6
Noleggio a lungo termine	4.593	6.065	-24,3	30,1	33,5	9.078	12.414	-26,9	30,0	34,5
<i>Top ⁽¹⁾</i>	2.025	4.076	-50,3	13,3	22,5	4.224	8.827	-52,1	13,9	24,5
<i>Captive ⁽²⁾</i>	1.927	1.593	+21,0	12,6	8,8	3.825	2.641	+44,8	12,6	7,3
<i>Altre ⁽³⁾</i>	641	396	+61,9	4,2	2,2	1.029	946	+8,8	3,4	2,6
Noleggio a breve termine	642	964	-33,4	4,2	5,3	1.186	2.011	-41,0	3,9	5,6
<i>Top ⁽¹⁾</i>	106	206	-48,5	0,7	1,1	257	566	-54,6	0,8	1,6
<i>Altre ⁽²⁾</i>	536	758	-29,3	3,5	4,2	929	1.445	-35,7	3,1	4,0
Società ed Enti	6.355	6.990	-9,1	41,7	38,7	12.702	13.492	-5,9	41,9	37,5
Totale mercato	15.254	18.083	-15,6	100,0	100,0	30.286	36.015	-15,9	100,0	100,0
<i>di cui persone giuridiche</i>	<i>12.805</i>	<i>15.362</i>	<i>-16,6</i>	<i>83,9</i>	<i>85,0</i>	<i>25.240</i>	<i>30.566</i>	<i>-17,4</i>	<i>83,3</i>	<i>84,9</i>
<i>di cui noleggio</i>	<i>5.337</i>	<i>7.148</i>	<i>-25,3</i>	<i>35,0</i>	<i>39,5</i>	<i>10.505</i>	<i>14.633</i>	<i>-28,2</i>	<i>34,7</i>	<i>40,6</i>

Per alimentazione	febbraio		Var. % febbraio 2025/2024	quote % febbraio		gennaio/febbraio		Var. % gennaio/febbraio 2025/2024	quote % gennaio/febbraio	
	2025 ⁽¹⁾	2024		2025 ⁽¹⁾	2024	2025 ⁽¹⁾	2024		2025 ⁽¹⁾	2024
	Benzina	557		710	-21,5	3,7	3,9		1.164	1.448
Diesel	12.584	14.777	-14,8	82,5	81,7	25.303	29.541	-14,3	83,5	82,0
Gpl	404	553	-26,9	2,6	3,1	720	1.056	-31,8	2,4	2,9
Metano	19	9	+111,1	0,1	0,0	19	34	-44,1	0,1	0,1
Ibridi elettrici (HEV)	1.148	1.622	-29,2	7,5	9,0	2.093	3.164	-33,8	6,9	8,8
<i>benzina+elettrica</i>	603	932	-35,3	4,0	5,2	1.075	1.654	-35,0	3,5	4,6
<i>diesel+elettrica</i>	545	690	-21,0	3,6	3,8	1.018	1.510	-32,6	3,4	4,2
Ibridi elettrici plug-in (PHEV+REX)	61	33	+84,8	0,4	0,2	98	59	+66,1	0,3	0,2
<i>benzina+elettrica</i>	61	33	+84,8	0,4	0,2	98	59	+66,1	0,3	0,2
<i>diesel+elettrica</i>	0	0	-	0,0	0,0	0	0	-	0,0	0,0
Elettrici (BEV)	481	379	+26,9	3,2	2,1	889	713	+24,7	2,9	2,0
Totale ECV (BEV+PHEV+REX)	542	412	+31,6	3,6	2,3	987	772	+27,8	3,3	2,1
totale	15.254	18.083	-15,6	100,0	100,0	30.286	36.015	-15,9	100,0	100,0

Emissioni CO ₂ (g/km) ⁽⁴⁾	febbraio		Var. % febbraio 2025/2024	gennaio/febbraio		Var. % gennaio/febbraio 2025/2024
	2025 ⁽¹⁾	2024		2025 ⁽¹⁾	2024	
	Media ponderata	187,6		195,6	-4,1	