

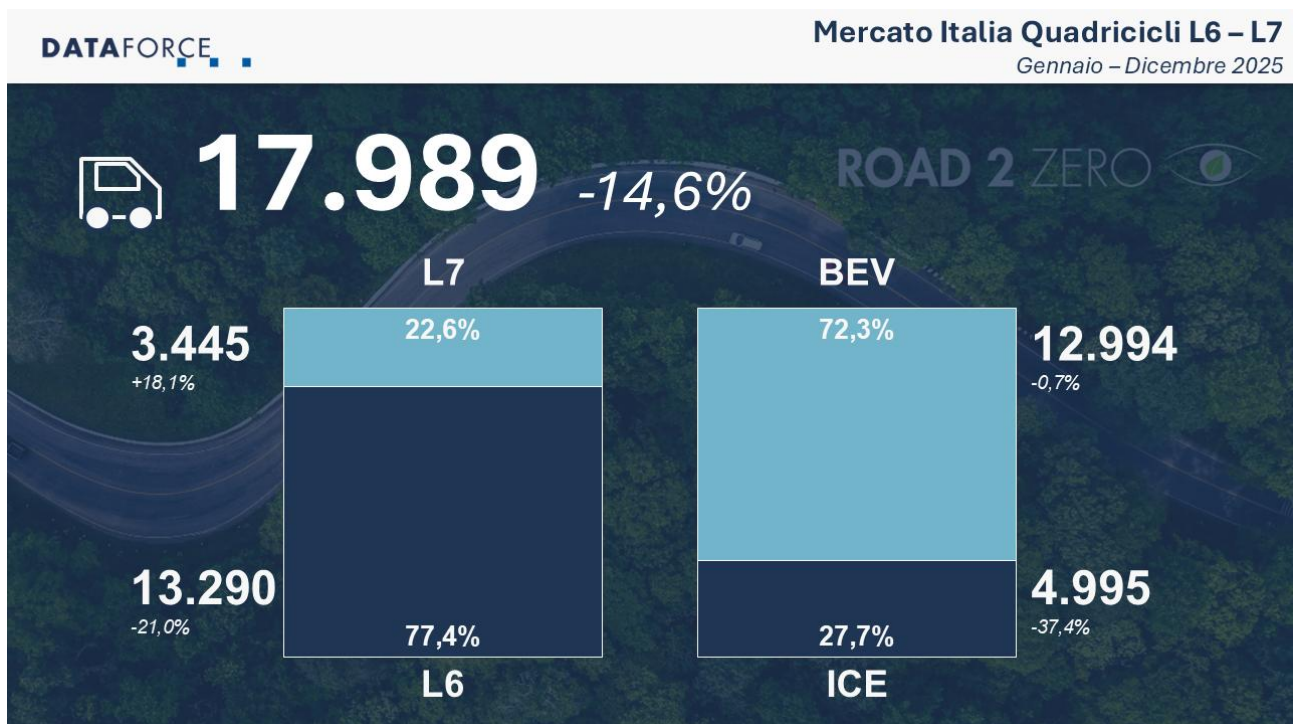
Comunicato Stampa Dataforce
Mercato Italia Quadricicli – 2025

Roma, 15 gennaio 2026

Il mercato italiano dei quadricicli chiude il 2025 in una fase di rallentamento strutturale, dopo il forte sviluppo registrato negli anni precedenti. Nel corso dell’anno sono state immatricolate complessivamente 17.989 unità, in calo del 14,6% rispetto al 2024. La contrazione riflette un contesto di mercato profondamente mutato, caratterizzato dalla progressiva riduzione del supporto pubblico al segmento e da una crescente pressione competitiva esercitata dal mercato delle autovetture elettriche di primo prezzo.

L’andamento complessivo nasconde tuttavia dinamiche differenti tra le due principali categorie. I quadricicli leggeri (L6) chiudono l’anno con 13.290 immatricolazioni, in diminuzione del 21,0% su base annua, mentre i quadricicli pesanti (L7) mostrano una maggiore tenuta, con 4.069 unità e una crescita del 18,1% rispetto al 2024. Una polarizzazione che segnala una progressiva maturazione del mercato e una maggiore propensione verso prodotti più versatili e prestazionali.

*“Il 2025 rappresenta un anno di discontinuità per il mercato dei quadricicli” – commenta **Francesco Farris, Business & Project Manager di Dataforce Italia** – “la presenza simultanea di incentivi sui per motocicli e ciclomotori oltre che sulle autovetture ha rispettivamente cambiato il mix canale, con OEM hanno corso ad accaparrarsi gli incentivi in maniera creativa, e rallentato la crescita del comparto BEV dei quadricicli a causa di incentivi che hanno portato allo stesso livello di pricing un’autovettura e un quadriciclo leggero. Per il 2026 si spera in una ripresa di questo mercato, che al momento non dovrebbe essere assaltato dalle PC BEV del segmento A.”*



Alimentazioni: elettriche stabili, termiche in forte contrazione

Dal punto di vista delle alimentazioni, il mercato evidenzia un quadro fortemente asimmetrico. I quadricicli elettrici (BEV) chiudono il 2025 con 12.994 immatricolazioni, sostanzialmente stabili (-0,7%) rispetto all'anno precedente e arrivando a rappresentare oltre il 72% del mercato totale. Al contrario, i modelli termici (ICE) subiscono una contrazione marcata, fermandosi a 4.995 unità (-37,4%).

Nel dettaglio, i L6 BEV totalizzano 10.064 immatricolazioni (-6,2%), mentre i L7 BEV raggiungono 2.930 unità, in crescita del 24,2%. Sul fronte ICE, la flessione interessa entrambe le categorie, con i L6 ICE a 3.856 unità (-44,1%) e i L7 ICE a 1.139 unità (+5,0%), confermando come la domanda termica sia ormai residuale e sempre più concentrata in nicchie specifiche.

Canali di vendita: effetto incentivi

L'analisi dei canali evidenzia un netto cambiamento nella struttura del mix canali. Il canale privati rimane dominante ma chiude l'anno in forte flessione, con 8.610 immatricolazioni complessive (-22,7%). In controtendenza, crescono in modo significativo le autoimmatricolazioni di produttori e concessionari, che raggiungono 2.185 unità, con un incremento superiore al +380% rispetto al 2024, a testimonianza di una gestione sempre più attiva degli stock e del supporto alla rete commerciale. Positivo anche il contributo dei canali professionali: le flotte chiudono a 1.371 unità (+16,5%), mentre il noleggio, sia a lungo che a breve termine, mostra tassi di crescita elevati pur su volumi ancora contenuti. Nel complesso, il 2025 conferma una progressiva riduzione del peso del cliente retail a favore di canali più tattici, il tutto dovuto a come erano stati costruiti gli incentivi nel 2025.

BEV: leadership consolidate e nuove dinamiche competitive

Nel segmento elettrico leggero (L6), la top3 rimane invariata nel corso dell'anno: Topolino, Ami ed Aixam e-City. Due gli effetti da annoverare: la perdita di volumi di Ami continua dall'entrata di Topolino (quest'ultima persocchè stabile rispetto al 2024) e la crescita della e-City che raddoppia rispetto al 2024. In quarta e quinta posizione della TOP5 L6 BEV troviamo Silence S04 e Duo che giocano una partita importante anche sul segmento L7.



Tra i **L7 BEV**, la **XEV YOYO** mantiene la prima posizione seppur con un calo di performance (-20,4%). In evidenza l'ingresso di nuovi player come **Mobilize Duo** e la crescita di **Micro Microlino**. In TOP5 nell'anno troviamo anche Silence e DR, quest'ultima che si porta a un pelo dalla quarta posizione nonostante entra in partita nel 2025 solo nel secondo semestre dell'anno.

L'effetto incentivi sul mix canale del mercato quadricicli è tutta farina del sacco del comparto BEV dove alcuni player hanno fatto un lavoro più creativo di vendita per accaparrarsi gli incentivi. Si segnala quindi una crescita del canale delle autoimmatricolazioni del +13,3% (+1.732 immatricolazioni rispetto al 2024), che sale addirittura al +15% per i quadricicli pesanti. Cresce anche il comparto nolo di +511 immatricolazioni con le OEM L6 hanno sfruttato le proprie captive LTR mentre sulle L7 prediligono il canale dell'NBT con autoimmatricolazioni uso nolo.

ICE: un mercato sempre più marginale

Il comparto termico conferma una crisi strutturale. Nei **L6 ICE**, **Aixam City** e **Ligier JS50** restano i modelli di riferimento, ma entrambi registrano forti cali a doppia cifra nel cumulato annuo. Nel comparto L7 ICE, territorio degli ATV e UTV, il mercato resta limitato e frammentato, senza grandi predominanze di mercato.



Prospettive 2026

Il 2026 sarà fortemente influenzato dalle politiche di incentivi per i veicoli BEV. Il nuovo impianto incentivi per ciclomotori e motocicli L1-L7 darà più restrizioni rendendolo accessibile solo alle vendite a persone fisiche e permettendo la prenotazione solo con un contratto o un preordine reale, rendendo meno artistico il mix canale delle immatricolazioni nel 2026. Salvo nuovi interventi politici, questo sarà l'ultimo anno di incentivi per il mercato ciclomotori e motocicli.

*In caso di pubblicazione dei dati esposti, citare sempre
"Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti"*