

Comunicato Stampa Dataforce

Mercato Italia Quadricicli – Primo Semestre 2026

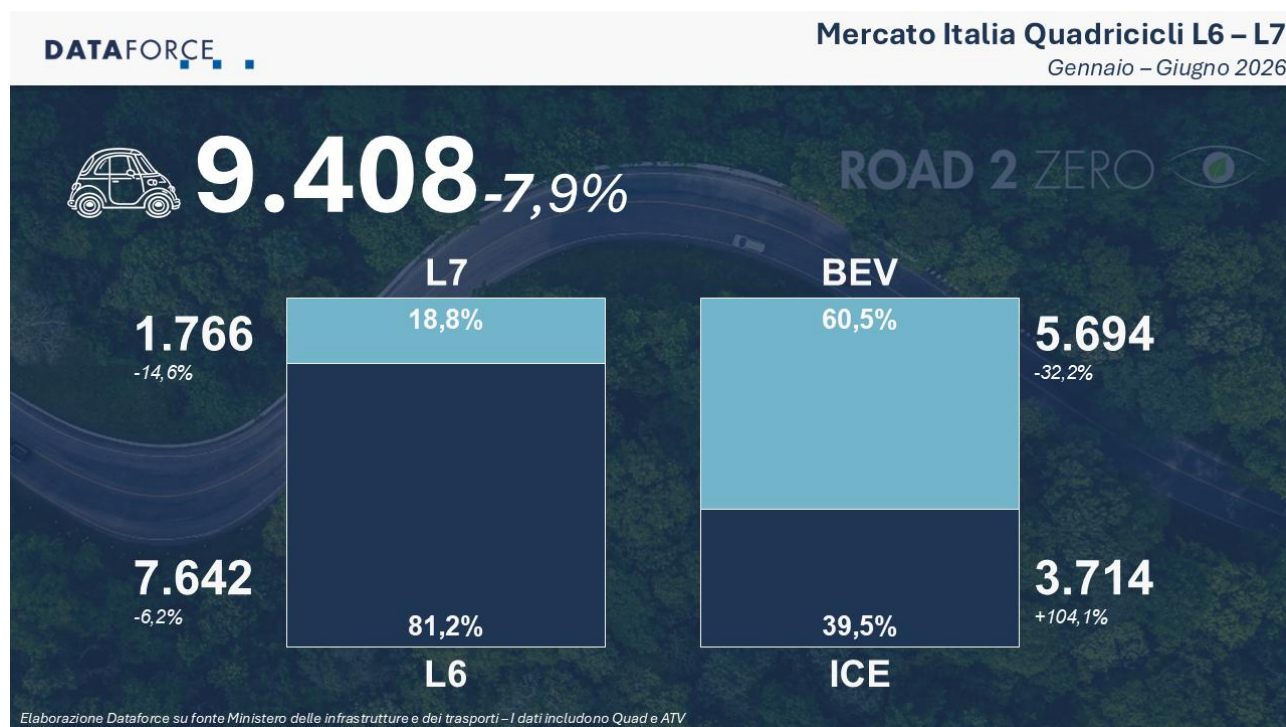
Roma, 14 luglio 2026

Il mercato italiano dei quadricicli chiude il primo semestre 2026 in calo, dopo una fase di forte espansione e un 2025 fortemente condizionato dalle dinamiche legate agli incentivi. Nei primi sei mesi dell'anno sono state immatricolate oltre 9.400 unità, in diminuzione del -7,9% rispetto alle oltre 10.200 immatricolazioni del primo semestre del 2025.

Il rallentamento si è accentuato nel secondo trimestre, che ha chiuso con poco più di 5.400 immatricolazioni, in flessione del -14,7% rispetto al T2 2025. Il dato complessivo evidenzia una fase di normalizzazione del mercato, più che una contrazione generalizzata della domanda: il calo dell'elettrico viene infatti parzialmente compensato dal forte rimbalzo delle motorizzazioni termiche.

L'analisi per categoria conferma una flessione diffusa, ma più marcata nel comparto dei quadricicli pesanti. I quadricicli leggeri L6 chiudono il semestre con oltre 7.600 immatricolazioni, in calo del -6,2%, mentre i quadricicli pesanti L7 si fermano a poco più di 1.700 unità, con una contrazione del -14,6%. Gli L6 restano comunque il cuore del mercato italiano, rappresentando oltre l'80% delle immatricolazioni complessive.

“Il primo semestre 2026 ci restituisce un mercato molto diverso da quello che abbiamo osservato lo scorso anno” – commenta **Francesco Farris, Sales & Business Development Manager di Dataforce Italia** – “Il comparto dei quadricicli sta uscendo da una fase fortemente influenzata dagli incentivi e da dinamiche tattiche di immatricolazione. Oggi vediamo un mercato genuino: il BEV mostra volumi più vicini alla domanda reale dei clienti, mentre l'ICE rimbalza dopo un 2025 particolarmente debole, anche per effetto del passaggio omologativo. Non parlerei quindi di crisi del mercato, ma di riequilibrio: meno spinta artificiale, più peso al cliente privato e una competizione che torna a giocare molto sul prezzo e sulla disponibilità di nuovi prodotti.”



Alimentazioni: forte ridimensionamento del BEV, raddoppia l'ICE

Il primo semestre 2026 segna una netta inversione nella composizione del mercato per alimentazione. Dopo aver rappresentato il principale motore di crescita del comparto negli ultimi anni, i quadricicli elettrici registrano una forte contrazione: le immatricolazioni **BEV** scendono a **5.694 unità**, contro le **8.392** del primo semestre 2025, con un calo del **-32,1%**.

In direzione opposta si muove il comparto termico. I quadricicli **ICE** raggiungono **3.714 immatricolazioni**, più che raddoppiando i volumi rispetto alle **1.820 unità** dello stesso periodo dello scorso anno, pari a una crescita del **+104,1%**.

Il risultato è un profondo riequilibrio tecnologico: la quota dell'elettrico passa da oltre l'82% del mercato nel primo semestre 2025 a circa il 61% nel 2026, mentre il termico torna a pesare quasi il 40% delle immatricolazioni complessive.

Nel dettaglio, i **L6 BEV** chiudono a **4.699 unità**, in calo del **-32,2%**, mentre i **L7 BEV** si fermano a **995 unità**, con una flessione del **-32,1%**. Il calo dell'elettrico è quindi trasversale e interessa in modo quasi identico sia i quadricicli leggeri sia quelli pesanti.

Al contrario, il rimbalzo del termico è trainato soprattutto dai **L6 ICE**, che passano da **1.217** a **2.943 immatricolazioni**, segnando un incremento del **+141,8%**. Più contenuta, ma comunque positiva, la crescita dei **L7 ICE**, che raggiungono **771 unità**, in aumento del **+27,9%**.

Canali di vendita: privati ancora dominanti, si riducono le autoimmatricolazioni

L'analisi dei canali conferma il ritorno a una struttura di mercato più tradizionale. Il canale **Privati** resta largamente dominante, con **7.106 immatricolazioni** nel semestre, pari a circa tre quarti del mercato complessivo. Il dato è in lieve flessione rispetto alle **7.440 unità** del primo semestre 2025, con un calo del **-4,5%**, ma conferma il ruolo centrale del cliente retail.

In diminuzione anche il canale **Fleet**, che chiude a **997 unità** rispetto alle **1.058** del 2025, con una flessione del **-5,8%**.

Il dato più significativo riguarda però le immatricolazioni di **Manufacturer & Dealer**, che scendono da **1.292** a **859 unità**, con un calo del **-33,5%**. Dopo la forte crescita registrata nel 2025, il ridimensionamento delle autoimmatricolazioni segnala una minore incidenza delle dinamiche tattiche e una normalizzazione del mix canale.

In controtendenza il **noleggio a lungo termine**, che cresce del **+50,0%**, passando da **202** a **303 unità**. Il contributo resta ancora limitato in termini assoluti, ma conferma un interesse crescente da parte di operatori professionali e formule di utilizzo alternative alla proprietà. In calo invece il **noleggio a breve termine**, che si ferma a **143 unità**, in diminuzione del **-35,0%**.

BEV: Topolino ancora leader, ma il comparto arretra in modo diffuso

Nel segmento elettrico leggero, la **Fiat Topolino** si conferma il modello più immatricolato del mercato, con **1.948 unità** nel primo semestre 2026. Il modello mantiene la leadership, ma registra una flessione del **-29,5%** rispetto allo stesso periodo del 2025.

Alle sue spalle si posiziona la **Citroën Ami**, con **1.361 immatricolazioni**, in calo del **-47,5%**, evidenziando una contrazione più marcata rispetto alla Topolino. Terza posizione per **Aixam e-City**, che chiude il semestre a **617 unità**, con una diminuzione del **-36,3%**. Da notare l'arrivo della Aixam Easy in TOP5 seguita dalla Silence S04.

Il quadro dei L6 BEV mostra quindi una riduzione generalizzata dei volumi, con i principali modelli elettrici che mantengono le rispettive posizioni ma su livelli sensibilmente inferiori rispetto al 2025. Nel comparto dei **L7 BEV**, invece, cambia la leadership competitiva. La **DR Birba** raggiunge **247 immatricolazioni** e sale al primo posto del ranking, con una crescita molto significativa rispetto allo

stesso periodo dell'anno precedente. La **XEV YOYO**, storicamente tra i riferimenti del segmento, scende invece a **164 unità**, con un calo del **-77,5%**. Terza posizione per **Mobilize Duo**, che chiude a **157 immatricolazioni** continuando il phase out del modello. Anche in questa categoria troviamo la Silence, seguita dalla Bontu Steed che entra per la prima volta in TOP5.

Il segmento L7 elettrico conferma quindi una fase di forte discontinuità: da un lato il ridimensionamento di alcuni player consolidati, dall'altro l'avanzata di nuovi modelli che stanno ridefinendo gli equilibri competitivi.



ICE: forte ritorno dei modelli tradizionali



Il comparto termico registra la performance più positiva del semestre, sostenuto soprattutto dai quadricicli leggeri. Dopo un 2025 penalizzato da dinamiche omologative e da una minore disponibilità di prodotto, i principali modelli ICE tornano su volumi più consistenti.

Nel segmento **L6 ICE**, la **Aixam City** si porta al primo posto con **1.209 immatricolazioni**, in crescita del **+224,1%** rispetto al primo semestre 2025. Segue la **Ligier JS50**, con **1.132 unità** e un incremento del **+125,5%**. Terza posizione per **Aixam Coupe**, che raggiunge **254 immatricolazioni**, in aumento del **+209,8%**. Anche in questo segmento ICE troviamo la Aixam Easy che si affaccia sul mercato ed entra in TOP5.

Questi risultati indicano un ritorno deciso della domanda per i modelli termici tradizionali, soprattutto nella fascia dei quadricicli leggeri, dove il cliente privato continua a rappresentare il principale bacino di riferimento.

Nel segmento **L7 ICE**, il mercato rimane più frammentato e legato alle nicchie ATV e UTV. Tra i modelli principali si segnalano **Aodes Pathcross 525**, **Voge** con **130 unità** totali tra la XWOLF 300 e 550, seguiti dalle CForce. Il comparto cresce, ma resta caratterizzato da volumi contenuti e da una domanda più specialistica.

Prospettive per la seconda parte del 2026

La seconda metà dell'anno sarà determinante per capire se il mercato dei quadricicli riuscirà a stabilizzarsi dopo il riequilibrio osservato nel primo semestre. Il principale elemento da monitorare resterà l'andamento del comparto elettrico, che nel 2026 appare meno sostenuto da incentivi e autoimmatricolazioni rispetto all'anno precedente.

Il termico, al contrario, potrebbe continuare a beneficiare del ritorno a regime dei modelli tradizionali, soprattutto nel segmento L6, pur in un contesto di mercato sempre più sensibile al prezzo e alla disponibilità di prodotto che strizza l'occhio al portafoglio.

Nel complesso, il 2026 si profila come un anno di normalizzazione: il mercato resta su volumi rilevanti, ma con una composizione molto diversa rispetto al 2025. La crescita non sarà più trainata automaticamente dall'elettrico, mentre i canali tattici sembrano avere un peso inferiore. Il cliente privato torna quindi a essere il principale indicatore della solidità reale del comparto.

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