

Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel quarto trimestre 2024: un rallentamento che sfiora il 21%, molto forte per il lungo termine (-22%) e meno accentuato per il breve termine (-10,36%). Alla conclusione del 2024, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -10,13% (auto in calo dell'11,74% e veicoli commerciali leggeri stabili a -0,2%).

Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use e dalla società di analisi di mercato Dataforce.

I dati negativi che emergono nell'analisi del quarto trimestre e dell'annata in generale indicano che il comparto del noleggio, in particolare nel settore del lungo termine, performa al di sotto del mercato dell'auto nel suo complesso (che nel 2024 ha fatto segnare -0,43% nella somma autovetture + veicoli commerciali leggeri). Va però precisato che il confronto con l'annata 2023 è con quella che in ambito noleggio a lungo termine (NLT) aveva rappresentato un vero record delle immatricolazioni. Infatti, il 2023 aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022. Il noleggio a breve termine (NBT), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19, è tornato a crescere con decisione; ma l'accelerazione dei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel secondo semestre. Nonostante la spinta si sia ridotta, il settore dei rent a car è riuscito a targare quasi 100.000 veicoli (+14,57%) e ha conquistato una quota di mercato del 5,7%. Per il noleggio a lungo termine, invece, la market share 2024 è scesa al 21,3% con un volume di targhe di 374.000 unità. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 27%.

"La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registratasi nel 2024 rispetto all'annata record del 2023 è dovuta non solo al calo fisiologico verificatosi dopo la consistente ripresa post-pandemia, ma anche alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive nazionale ed europeo. Una situazione che vede peraltro il crescente apprezzamento della formula del noleggio, come attestato all'ininterrotto aumento della flotta circolante. All'orizzonte continuano purtroppo a pesare sul settore incertezze normative e regolamentari che con l'ultima Legge di Bilancio si sono ulteriormente radicate con un aggravio economico a carico di oltre 1 milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale. Un appesantimento che potrebbe comportare un'ulteriore frenata delle immatricolazioni nei prossimi mesi. Senza un cambio di rotta sulle politiche sull'auto a noleggio e sulla mobilità pay-per-use nel nostro Paese gli obiettivi fissati in termini di transizione ecologica della nostra mobilità e ripresa di un settore industriale

centrale per l'economia sono destinati a restare sulla carta.", ha commentato il Presidente ANIASA **Alberto Viano**.

Mercato Italia Noleggio		4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. % 4° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Imm.	YTD 2024	YTD 2023	Diff. % YTD 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Imm.
Noleggio Lungo Termine	Vetture	69.655	89.135	-21,85%	19,47%	310.701	377.429	-17,68%	19,87%
	Veicoli Commerciali Leggeri	13.679	17.736	-22,87%	29,97%	63.339	62.573	1,22%	33,67%
	Tot. Noleggio Lungo Termine	83.334	106.871	-22,02%	20,66%	374.040	440.002	-14,99%	21,35%
Noleggio Breve Termine	Vetture	8.799	9.415	-6,54%	2,46%	89.215	75.703	17,85%	5,71%
	Veicoli Commerciali Leggeri	1.909	2.531	-24,58%	4,18%	9.904	10.814	-8,42%	5,26%
	Tot. Noleggio Breve Termine	10.708	11.946	-10,36%	2,65%	99.119	86.517	14,57%	5,66%
Totale Noleggio	Vetture	78.454	98.550	-20,39%	21,93%	399.916	453.132	-11,74%	25,58%
	Veicoli Commerciali Leggeri	15.588	20.267	-23,09%	34,15%	73.243	73.387	-0,20%	38,94%
	Tot. Noleggio	94.042	118.817	-20,85%	23,32%	473.159	526.519	-10,13%	27,01%

Mercato Italia		4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. % 4° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato su Imm.	YTD 2024	YTD 2023	Diff. % YTD 2024/2023	Quota di Mercato su Imm.
Totale Mercato Italia	Vetture	357.700	391.089	-8,54%	88,68%	1.563.682	1.572.204	-0,54%	89,26%
	Veicoli Commerciali Leggeri	45.641	54.065	-15,58%	11,32%	188.114	187.214	0,48%	10,74%
	Tot. Mercato Italia	403.341	445.154	-9,39%	100,00%	1.751.796	1.759.418	-0,43%	100,00%

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.01.2025

Top 5 autoveicoli più noleggiati

Sebbene nella classifica generale del 2024 la **Fiat Panda** rimanga **il modello più noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine**, con un totale di oltre 24.000 unità (-23%), la graduatoria del quarto trimestre è molto differente rispetto ai mesi precedenti. Nel **noleggio a lungo termine**, il modello più richiesto è infatti la **Volkswagen Tiguan**, con un notevole balzo in avanti delle immatricolazioni: rispetto al Q4 del 2023 le nuove targhe sono passate da 2.052 a 3.830 (+87%). A seguire **Fiat Panda** (che nel quarto trimestre perde quasi due immatricolazioni di NLT su tre, e nel cumulato annuo flette del 30%). Terza si piazza **BMW X1**, che sale del 72% in un mercato NLT del quarto trimestre che è in contrazione del 21,85%. Al quarto posto **Toyota C-HR** che ha più che raddoppiato le targhe. La quinta della Top 5 NLT è **Kia Sportage**, che però è l'unica della graduatoria a mantenersi sugli stessi livelli del Q4 2023. Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è una conferma: il **Fiat Doblò** (+73%). Nelle posizioni successive **Fiat Ducato** (-53%), **Peugeot Boxer** (+125%), **Ford Transit** (-15%) e **Fiat Scudo** (+10,5%).

Nel **noleggio a breve termine** la Top 5 delle vetture vede al primo posto **MG ZS**, anche se in flessione nel Q4 (-14,5%), seguita da un terzetto di Volkswagen: **T-Cross** (+14,2%), **Taigo** (+260%) e **T-Roc** (-50,5%). La quinta piazza è appannaggio di **MG 3** (modello all'esordio nel 2024). In ambito LCV, **Iveco Daily** mantiene il primato, a seguire **Toyota Proace City**, **Peugeot Boxer**, **Maxus Deliver 9** e **Isuzu N-Series**.

L'analisi per utilizzatore

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del **noleggio ai privati** (con e senza P.Iva) e di quello **ad aziende** del 2024 con i quattro anni precedenti, si nota che la **quota dei privati**, in fortissima crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di 4,1 punti nel 2022 (ritornando allo stesso livello del 2020), per poi scendere ancora di più di 4 punti nel 2023, arrivando a una market share del 14,4%. Un modesto segnale di ripresa si è invece registrato quest'anno, con una risalita di quasi un punto e mezzo, raggiungendo una market share del 15,8%. Oltre **84 noleggi su 100 nel 2024 sono dunque appannaggio dei clienti aziendali**.

Se si esclude una contrazione delle immatricolazioni di NLT aziendale nel 2021 conseguente alla pandemia, il dato del noleggio alle imprese è sempre salito di quota, fino a stabilizzarsi nel 2024 su livelli appena inferiori. Vale la pena di sottolineare che il noleggio a privati fino a maggio '24 ha sofferto dell'ingiusta discriminazione sugli incentivi.

L'analisi per alimentazione

Pur con una contrazione nei volumi di oltre 20 punti percentuali, nel **noleggio a lungo termine di auto** l'alimentazione più diffusa nel 2024 è tornata a essere quella a **gasolio** (comprese le **mild hybrid**) con una quota del 39%. Nel quarto trimestre le **diesel** hanno sfiorato addirittura il 41% di market share e hanno perso nei volumi soltanto il 9%, a fronte di un calo del 37,5% delle benzina (e del 22% del mercato NLT Passenger Cars nel suo complesso). Nel quarto trimestre la quota di mercato del **benzina** (comprese le **mild hybrid**) è stata del 33%, quando nel 2024 (primi 9 mesi) si era attestata attorno al 37%, ossia una market share molto vicina a quella del **diesel** (39%).

Le **"ibride vere"**, ossia **full e plug-in**, nel quarto trimestre hanno cumulativamente superato il 19% del mercato del long rent. Ma mentre le **full hybrid** sono stabili nei volumi, le **plug-in hybrid** sono invece in decisa flessione (-26%). Le **full hybrid** risultano l'unico tipo di alimentazione in netta crescita quest'anno (+26%). Le **auto elettriche** si confermano nell'anno sugli stessi livelli di volumi del 2023, ma nel quarto trimestre la flessione delle immatricolazioni di NLT è stata pesante: -19%. Nei 12 mesi del 2024 la quota delle **BEV** nel NLT è del 5,5%. Le **auto a gas** sono in calo (-11%, ma ben del 42,5% nel cumulato annuo) e comunque si attestano su volumi e quote di mercato trascurabili, contrariamente a quanto avviene nel mercato dei privati.

Nei **veicoli commerciali leggeri**, il **diesel** si mantiene su percentuali di valore assoluto: sfiora l'88% nell'annata (e cresce nel quarto trimestre fino a sfiorare il 90%). I mezzi

commerciali a **benzina** sono scesi addirittura al 3,3% quando nel primo semestre avevano sfiorato il 10%. Gli “**ibridi veri**” valgono poco meno del 2% di market share, quindi sono quasi inesistenti: appena 351 immatricolazioni nell’ultimo trimestre (317 **full hybrid**, 34 **plug-in hybrid**). I veicoli **elettrici** hanno attenuato il rallentamento, ma il risultato del 2024 è desolante: -48%. Lo scorso anno sono stati targati appena 1.854 **BEV**. L’anno scorso nei 12 mesi furono 3.552. La quota di mercato dei veicoli commerciali a corrente è sotto al 3%.

Nel **noleggio a breve termine, benzina** (48% di quota nel quarto trimestre) e **diesel** (31,5%) si spartiscono quasi tutto il **mercato delle auto**. Questi dati però sono un po’ in controtendenza rispetto a quelli dei 12 mesi complessivi: il **benzina** nel 2024 vale il 62% di quota e il **diesel** il 28,5%. Le **full hybrid** sono salite al 14,5% di share (4,8% nell’intero anno) e le **plug-in hybrid** sono stabili attorno ai 2,5 punti di quota. Le **auto elettriche** rimangono poche nel comparto dei rent-a-car: appena il 2,5% nel quarto trimestre e 1,8% nel totale 2024. Sempre più trascurabile la presenza delle **auto a gas** tra i noleggiatori del breve termine.

Tra i **veicoli commerciali leggeri**, il **noleggio a breve termine** evidenzia una scelta pressoché obbligata verso il **diesel**: circa il 94% di quota di mercato nell’ultimo trimestre e nell’anno intero. Nemmeno il **benzina** è preso in considerazione da questo canale, con una quota di poco superiore a 1 punto. **Veicoli elettrici e a gas** praticamente inesistenti in questo canale, sebbene quelli **BEV** siano saliti al 3,4% di market share (si tratta comunque di appena 65 unità).

L’analisi per fasce di emissioni CO₂

Nella **fascia di emissioni più virtuosa** (da 0 a 20 g/km di CO₂, ossia le **auto elettriche e pochissime plug-in di ultima generazione**), oltre un’auto su due quest’anno è acquistata dai **privati** (esattamente il 54%). Nel quarto trimestre (ma anche nell’anno intero) la quota di mercato del NLT sulle **auto a corrente** si conferma al 33%. Le **aziende che acquistano direttamente** rappresentano in questa fascia di emissioni il 10% degli acquisti: più del doppio della quota di mercato sul mercato nel suo complesso, in cui questo canale vale il 5%.

Nella **fascia da 21 a 60 g/km di CO₂**, ossia quella delle auto prevalentemente con sistema di alimentazione **plug-in hybrid**, il **noleggio a lungo termine** mantiene quest’anno la quota maggiore: 48%, ma nel quarto trimestre scende al 41%. Grazie anche al fatto che gli incentivi 2024 sono stati sempre disponibili fino a dicembre, i **privati** hanno incrementato nell’ultimo trimestre la propria quota fino al 44%, rispetto al 37% dell’intero 2024. Sempre

nel quarto trimestre, le **aziende** che acquistano direttamente sono salite al 13% e i **noleggi a breve termine** sono scesi al 2%.

Nella **fascia da 61 a 135 g/km di CO₂**, l'ultima considerata dagli incentivi statali secondo lo schema 2024, è netto il predominio dei clienti **privati** (72% da gennaio a dicembre, ma nell'ultimo trimestre hanno raggiunto il 77%). Il **noleggio a lungo termine** è la seconda forza del mercato: 18% di market share quest'anno, ma in calo al 17% nel quarto trimestre. Anche nelle **due fasce successive** (136-160 g/km e 161-190 g/km) è evidente che la maggior parte delle auto vengano acquistate dai **privati**. Però, più crescono i livelli di emissioni, più aumentano le **immatricolazioni aziendali**: nella fascia **fino a 160 g/km** la quota delle auto intestate ai **clienti business** nell'ultimo trimestre è soltanto del 9%, in quella **da 161 a 190 g/km** questa quota sale fino al 16%. Accade il contrario, invece, nella quota del **NLT**: al 31% di market share fino a 160 g/km, al 26% nella fascia fino a 190 g/km. **Nell'ultima fascia di emissioni**, quella dei veicoli che superano i 190 g/km, la rilevanza dell'utenza **business** in proprietà è ancora più alta: 34% nel quarto trimestre e quindi molto vicina al 41% fatto segnare dai **privati**. Il **noleggio a lungo termine** vale in questo segmento il 22% di quota di mercato, in crescita negli ultimi mesi.

Forecast noleggio 2025

In attesa di conoscere l'effettiva applicazione del **nuovo sistema di calcolo del fringe benefit** e di una decisione dell'UE in merito alle **multe per lo sforamento dei limiti di emissioni** nelle nuove immatricolazioni (alcuni Paesi dell'Unione hanno chiesto di anticipare dal 2026 a quest'anno la clausola di revisione del sistema delle sanzioni, per attenuarne l'impatto sul mercato e sull'industria automotive), è quasi impossibile prevedere come sarà l'andamento del mercato dell'auto nel 2025. Analogamente a quanto Dataforce ha proposto nel suo forecast complessivo sul mercato italiano, **anche per il noleggio la previsione è sdoppiata in due ipotesi: una pessimista mantenendo le sanzioni (worst scenario) e una che prevede l'annullamento delle multe (best scenario).**

Forecast Mercato Noleggio	Worst Scenario				Best Scenario			
	Forecast 2025	Anno 2024	Diff. 2025/24	Diff. % 2025/24	Forecast 2025	Anno 2024	Diff. 2025/24	Diff. % 2025/24
Mercato Italia Noleggio								
Noleggio Lungo Termine Passenger Cars (escluso Rent to Rent)	188.000	289.221	-101.221	-35,0%	280.500	289.221	-8.721	-3,0%
Noleggio Lungo Termine Light Commercial Vehicles (escluso Rent to Rent)	39.410	62.924	-23.514	-37,4%	60.600	62.924	-2.324	-3,7%
TOTALE Noleggio Lungo Termine (incluso noleggio a privati e società)	227.410	352.145	-124.735	-35,4%	341.100	352.145	-11.045	-3,1%
Noleggio Breve Termine Passenger Cars (incluso Rent to Rent)	69.000	94.864	-25.864	-27,3%	101.000	94.864	6.136	6,5%
Noleggio Breve Termine Light Commercial Vehicles (incluso Rent to Rent)	6.310	9.535	-3.225	-33,8%	9.700	9.535	165	1,7%
TOTALE Noleggio Breve Termine (incluso Rent to Rent)	75.310	104.399	-29.089	-27,9%	110.700	104.399	6.301	6,0%

Nell'ipotesi più favorevole, Dataforce immagina un **mercato del NLT** attorno alle **341.000** nuove immatricolazioni, con una contrazione dei volumi pari al 3,1%. La flessione sarebbe appena più contenuta per le **autovetture**: -3% (per un volume di 280.500 targhe, circa 8.700 in meno) e una flessione del 3,7% per il settore dei **veicoli commerciali leggeri** (60.600 immatricolazioni, con un calo di circa 2.300 unità). Il **noleggio a breve termine**, invece, è dato in crescita: +6% a quota 110.700 immatricolazioni. Lo scenario ipotizza un andamento più positivo per le **autovetture** (+6,5%, oltre 6.000 targhe in più) e con tendenza alla stabilità per il comparto dei **veicoli commerciali** (+1,7%, rimanendo sempre al di sotto delle 10.000 unità).

Lo scenario peggiore, invece, ci porterebbe ad assistere a un vero e proprio **crollo del mercato**, riportando il comparto automotive ai livelli del 1975, ossia al periodo della prima crisi petrolifera, delle targhe alterne e delle domeniche a piedi. A fronte di un volume complessivo pari ad appena **1.109.000** nuove targhe in Italia (rispetto a **1.623.000** del forecast più favorevole), il **noleggio a lungo termine** produrrebbe un volume di nuove targhe attorno a **227.000** unità (-35,4% sul 2024), con una contrazione del 35% per le **autovetture**, a quota 188.000 immatricolazioni, e una del 37,4% per i **veicoli commerciali leggeri** (poco più di 39.000 targhe). Il **noleggio a breve termine**, invece, potrebbe scendere a poco più di **75.000** immatricolazioni (-27,9%), con una contrazione simile per le **autovetture** (-27,3% e 69.000 targhe) e più accentuata per i **veicoli commerciali leggeri** (-33,8%, con un volume di immatricolazioni di circa 6.300 unità).

Noleggio a Lungo e a Breve Termine. Approfondimento Dataforce 4° trimestre 2024

Nel quarto trimestre 2024 **il settore del noleggio ha targato 94.042 veicoli tra Passenger Cars e Light Commercial Vehicles (-20,85%)**, di cui 83.334 per il **long rent (-22,02%)** e 10.708 per lo **short rent (-10,36%)**. **Complessivamente il noleggio nel Q4 vale il 23,32% del mercato**. Entrambi i canali sono quindi in flessione, pur con differenze sostanziali. In uguale misura è il calo del NLT in ambito Passenger Cars (-21,85%) e Light Commercial Vehicles (-22,87%); più accentuato il regresso degli LCV nel NBT (-24,58%) rispetto a quello delle Passenger Cars (-6,54%). In sostanza si conferma il trend del trimestre precedente.

Nel cumulato da gennaio a dicembre, grazie soprattutto al più brillante primo semestre (con crescite NLT e NBT superiori al 20%, tranne che per il **NLT Passenger Cars** dove si era registrata una flessione del 14%), le **473.159 immatricolazioni si traducono in un rallentamento di mercato del 10,13%**, che corrisponde a oltre 53.000 unità in meno

(sono 66.000 in meno del NLT, cioè -15% e quasi 13.000 in più, vale a dire +15% per il NBT). **La spinta propulsiva del noleggio a breve termine Passenger Cars si è esaurita negli ultimi mesi dell'anno** e il lungo termine sconta il confronto con un'annata 2023 eccezionalmente positiva.

L'analisi del mix alimentazioni con la CO₂ risultante per i primi 5 operatori del noleggio a lungo termine a privati e a società

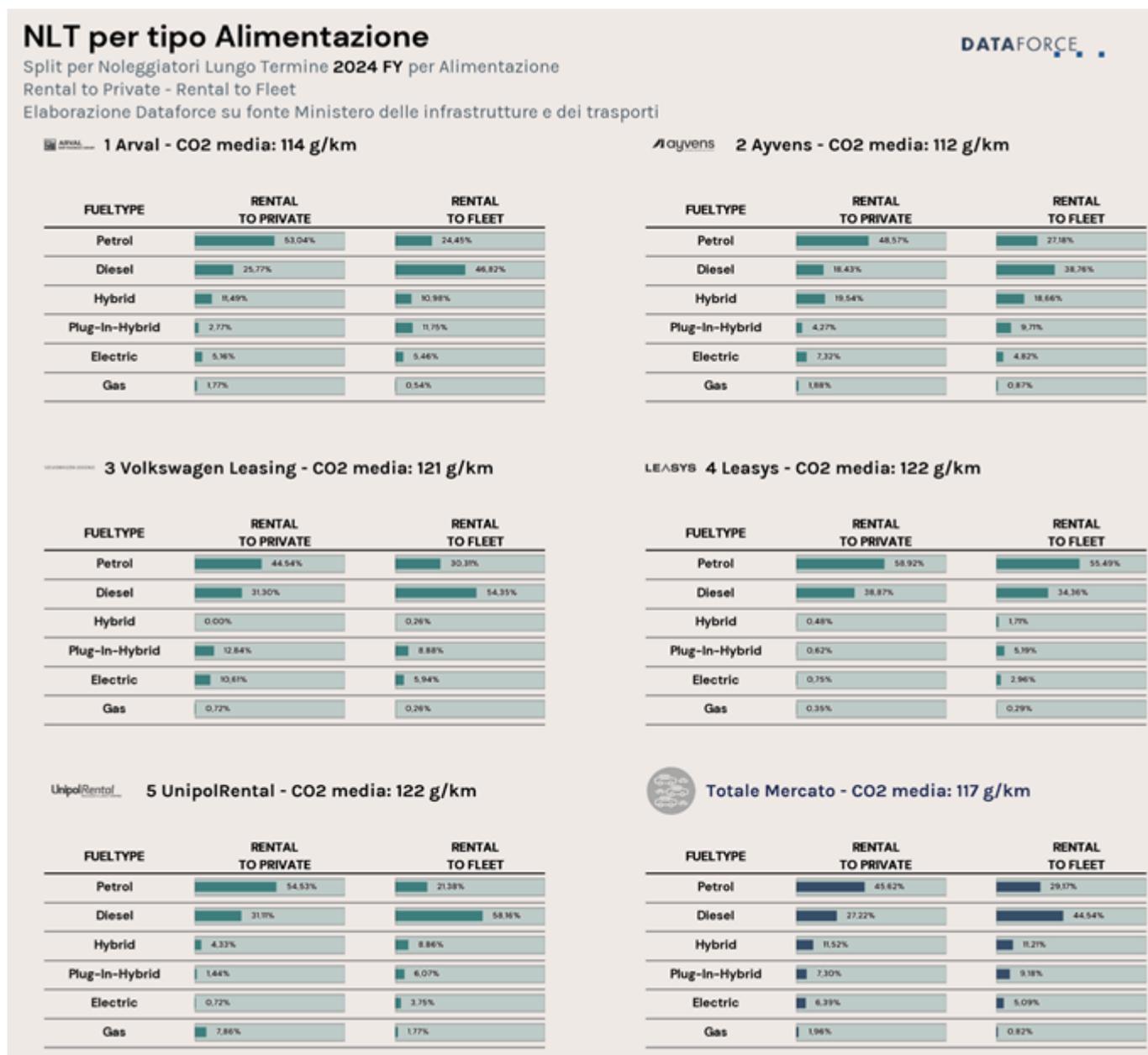
Le immatricolazioni di NLT del 2024 iscritte a privati e società si attestano a una media di 117 g/km di CO₂, con una netta prevalenza della quota di auto a **benzina** immesse sul **canale NLT privati** (quasi il 46%). A seguire le vetture a **gasolio** (circa il 27%), **full hybrid** (11,5%), **plug-in hybrid** (oltre il 7%), **elettriche** (attorno al 6%) e a **gas** (meno del 2%). Molto differente è invece la composizione delle immatricolazioni assegnate alla clientela **business**: la quota maggiore è quella di auto a **gasolio** (sfiora il 45%, in aumento), seguita dalle **benzina** (29%), poi le **full hybrid** (più dell'11%), a seguire le **plug-in hybrid** (poco più del 9%) le **BEV** (attorno al 5%) e le auto a **gas** (non arrivano all'1%).

Il player più virtuoso tra i Top 5 del 2024 è Ayvens, che ha un livello medio di emissioni di CO₂ per le nuove immatricolazioni 2024 di 112 g/km. Al secondo posto si piazza **Arval** con 114 g/km, poi **Volkswagen Leasing** con 121 g/km e infine a pari merito **Leasys** e **UnipolRental** con 122 g/km.

Le assegnazioni ai clienti privati sono orientate verso le auto a **benzina**, con percentuali variabili dal 44% abbondante di **Volkswagen Leasing** al 59% di **Leasys**. Il **diesel** occupa una fetta importante delle nuove targhe soprattutto per **Leasys** (39%) e **UnipolRental** (qualcosa in più del 31%). Chi targa meno **diesel** nella sua mix è **Ayvens** (appena al di sopra del 18%). Ancora **Ayvens** detiene una quota rilevante per le **full hybrid**: quasi il 20%. Sul versante opposto **Volkswagen Leasing** che è allo 0% (il **Gruppo VW** offre sul mercato, per il momento, solo auto **ibride mild** o **plug-in hybrid**), mentre è leader, di gran lunga, nella flotta di auto **plug-in hybrid**, con una quota che sfiora il 13%: il concorrente più "vicino" è Ayvens che supera di poco il 4%. Gli operatori che detengono una quota di **ibride alla spina** più bassa tra i privati sono **Leasys** (meno dell'1%), **UnipolRental** (1,4%) e **Arval** (meno del 3%).

Sul versante **flotte business**, il **diesel** è ancora molto diffuso in **UnipolRental** (58%), **Volkswagen Leasing** (54%) e **Arval** (47%). Per **Leasys** rappresenta ormai solo il 34% (4 punti in meno rispetto ai suoi clienti privati). Per l'azienda controllata da **Stellantis** il benzina (mild hybrid compreso) costituisce ancora l'ossatura della flotta dei clienti aziendali (più del 55%). Mentre per **UnipolRental** la market share è appena del 21%. Le **full hybrid**

hanno una quota rilevante in **Ayvens** (quasi il 19%) e in **Arval** (circa l'11%), mentre le **plug-in hybrid** sono fondamentali per **Arval** (circa il 12% delle mix sul canale business) e **Ayvens** (10%) e **Volkswagen Leasing** (9%).



Discorso a parte per le **BEV**. Ai **clienti privati**, **Volkswagen Leasing** assegna una quota molto vicina all'11% nella mix di alimentazioni; sul versante opposto **UnipolRental** e **Leasys** assegnano solo lo 0,7%. Quote abbastanza rilevanti di **elettriche** anche per **Arval**

(5%) e **Ayvens** (7%). Nel **canale business**, invece, la penetrazione delle **BEV** è più uniforme: si va dal circa 4% di **UnipolRental** al 6% di **Volkswagen Leasing** e **Arval**.

L'analisi del mercato del noleggio lungo termine per operatore

Arval mantiene saldamente la vetta della graduatoria dei noleggiatori del **lungo termine Passenger Cars** nel 2024, con una quota di mercato del 23,7%, che vale 4,6 punti in più del 2023. Nel Q4 è sempre prima, pur con una flessione delle immatricolazioni (scese di quasi il 16%, ma il mercato si è abbassato di 6 punti nel quarto trimestre). Al secondo posto sul cumulato c'è **Ayvens**, il nuovo colosso nato dalla fusione tra **ALD Automotive** e **LeasePlan**. La sua distanza da **Arval** è di oltre 6.000 unità nei 12 mesi e la sua market share è del 21,4%. Nella classifica parziale del quarto trimestre, però, il secondo posto è appannaggio di **Volkswagen Leasing**, che realizza un volume di immatricolazioni quasi pari a quelle di **Arval** (oltre 14.000). Il player controllato dalla Casa di Wolfsburg nella graduatoria di fine anno è terzo, con una quota che sfiora il 16% dell'intero mercato. Quarta è **Leasys**, che quest'anno detiene una quota del 13,6%, con un volume di nuove targhe attorno alle 40.000 unità, in calo del 35,7%. Al quinto posto **UnipolRental**, che detiene una market share del 6% circa. A seguire, nella classifica finale del 2024, **Alphabet**, **Kinto Italia**, **Drivalia**, **ES Mobility**, **Mercedes-Benz Lease Italia**, **Gruppo Santander (SCR - Drive)**, **Athlon** e **Stellantis Renting**, con 1.240 vetture. Sotto le 1.000 tutti gli altri.

Anche in ambito LCV **Arval** è prima nell'anno, e precede **Leasys**, davanti ad **Ayvens**, **UnipolRental** e gli altri.

L'analisi del mercato del noleggio breve termine per operatore

Quest'anno il protagonista del mercato dei rent-a-car è **Europcar**, in testa sin dal primo trimestre e che, a fine dicembre, ha conquistato una quota di mercato del 18,6%. **Avis Budget Italia**, che aveva prevalso nel 2023, è seconda con una market share del 14,1%. A seguire **Hertz** (12,1%), **Sixt** (11,7%) e **l'insieme delle immatricolazioni di noleggio delle Case Auto e dei Concessionari** (10,6%).

Il mercato del NBT dei veicoli commerciali leggeri è, come negli anni precedenti, molto frastagliato: al vertice della graduatoria c'è l'insieme dei **piccoli operatori**, che nel 2024 hanno conquistato una quota di mercato clamorosa, pari al 37,5%. Seguono nettamente distanziati **Avis Budget Italia (14,9%)**, **Hertz (9%)**, **l'insieme delle immatricolazioni di noleggio delle Case Auto e dei Concessionari (8,7%)** e **le immatricolazioni di rinoleggio ai piccoli player di NLT (6,7%)**. È curioso notare che **Europcar**, leader di mercato in ambito Passenger Cars, non entra nella Top 5 2024 degli LCV.

L'analisi dei top 5 operatori per tipologia di utilizzatore

Le tabelle mostrano le quote di mercato dei primi operatori ma, parlando di volumi, sicuramente **Arval** e **Volkswagen Leasing** si distinguono dalle concorrenti nell'ambito del **noleggio ai privati**: oltre 8.000 immatricolazioni nel 2024. Ma mentre **Arval**, pur leader di mercato anche in ambito clientela retail, ha perso oltre 1.000 targhe nei 12 mesi (-11%), **Volkswagen Leasing** è cresciuta del 16,2%. Terza è **Ayvens**, che però ha perso quasi la metà delle targhe che era riuscita a immatricolare nel 2023. Al quarto posto tra gli operatori specializzati nei privati nel 2024 si piazza **Leasys**, anche in questo caso con una flessione importante (-61%). Quinta è **Kinto Italia**, la captive di Toyota. (+14,8%). Simile, anche se con alcune posizioni differenti, è la graduatoria degli specialisti nella clientela aziendale: **Arval** (-15,5%), **Ayvens** (-38,7%), **Volkswagen Leasing** (-4,1%), **Leasys** (-56%) e **UnipolRental** (-36,5%). Nel **noleggio ai dealer** c'è un grande protagonista nel 2024, un operatore che nel 2023 non era presente in questa tipologia di mercato del NLT: **Volkswagen Leasing**: ha targato oltre 1.600 auto, conquistando una quota di mercato che sfiora il 30%. A seguire, **Leasys**, **Stellantis Renting**, **Drivalia** e **Kinto Italia**. **Volkswagen Leasing** è specialista anche nel rent-to-rent verso gli operatori del breve termine, con una quota di mercato (35,2%) doppia rispetto al più vicino concorrente (**Alphabet**, 17%).

Top 5 Operatori per utilizzo - PC		YTD 2024	YTD 2023	Diff. YTD 2024/2023	Diff. % YTD 2024/2023	Market Share YTD 2024	Diff. % MS YTD 2024/2023
Noleggio a privati	Arval	8.435	9.482	-1047	-11,04%	27,76%	3,77%
	Volkswagen Leasing	8.099	6.972	1127	16,16%	26,65%	9,01%
	Ayvens	3.772	7.212	-3440	-47,70%	12,41%	-5,83%
	Leasys	2.269	5.916	-3647	-61,65%	7,47%	-7,50%
	KINTO Italia	1.968	1.714	254	14,82%	6,48%	2,14%
	30.390	39.531	-9141	-23,12%	100,00%	0,00%	
Noleggio a società	Arval	45.850	54.276	-8426	-15,52%	28,58%	5,16%
	Ayvens	37.276	60.846	-23570	-38,74%	23,24%	-3,03%
	Volkswagen Leasing	27.103	28.255	-1152	-4,08%	16,90%	4,70%
	Leasys	13.412	30.473	-17061	-55,99%	8,36%	-4,79%
	UnipolRental	13.087	20.597	-7510	-36,46%	8,16%	-0,73%
	160.415	231.685	-71270	-30,76%	100,00%	0,00%	
Noleggio a Dealer	Volkswagen Leasing	1.614	4	1610	40250,00%	29,54%	27,94%
	Leasys	650	123	527	428,46%	11,90%	-37,30%
	Stellantis Renting	546	0	546	-	9,99%	9,99%
	Drivalia	543	50	493	986,00%	9,94%	-10,06%
	KINTO Italia	444	2	442	22100,00%	8,13%	7,33%
	5.463	250	5213	2085,20%	100,00%	0,00%	
Noleggio Breve Termine in Rent to Rent	Volkswagen Leasing	6.787	1.470	5317	361,70%	35,17%	25,98%
	Alphabet	3.288	778	2510	322,62%	17,04%	12,17%
	Leasys	2.863	6.770	-3907	-57,71%	14,84%	-27,49%
	Drivalia	1.584	479	1105	230,69%	8,21%	5,21%
	Rent2Go	1.473	1.210	263	21,74%	7,63%	0,07%
	19.298	15.994	3304	20,66%	100,00%	0,00%	

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.01.2025

DATAFORCE

In ambito **LCV**, il leader nel mercato delle ditte, degli artigiani e dei professionisti è **Ayvens**, nel **noleggio verso le società** è **Arval**, nel **rent verso i dealer** è **Leasys** e nel **rent-to-rent** il **Gruppo Santander (SCR-Drive)**.

Top 5 Operatori per utilizzo - LCV		YTD 2024	YTD 2023	Diff. YTD 2024/2023	Diff. % YTD 2024/2023	Market Share YTD 2024	Diff. % MS YTD 2024/2023
Noleggio a Ditte, artigiani e professionisti	Ayvens	323	372	-49	-13,17%	26,50%	3,48%
	Arval	298	269	29	10,78%	24,45%	7,80%
	Leasys	130	413	-283	-68,52%	10,66%	-14,89%
	ES Mobility	103	168	-65	-38,69%	8,45%	-1,95%
	UnipolRental	95	153	-58	-37,91%	7,79%	-1,67%
	1.219	1.616	-397	-24,57%	100,00%	0,00%	
Noleggio a società	Arval	10.204	9.906	298	3,01%	24,98%	4,51%
	Ayvens	8.061	10.400	-2339	-22,49%	19,73%	-1,76%
	UnipolRental	6.638	8.455	-1817	-21,49%	16,25%	-1,22%
	Leasys	5.905	10.284	-4379	-42,58%	14,45%	-6,80%
	Volkswagen Leasing	1.995	1.828	167	9,14%	4,88%	1,11%
	40.851	48.390	-7539	-15,58%	100,00%	0,00%	
Noleggio a Dealer	Leasys	54	1	53	5300,00%	24,55%	10,26%
	Drivalia	37	1	36	3600,00%	16,82%	2,53%
	Ayvens	32	0	32	-	14,55%	14,55%
	KINTO Italia	22	0	22	-	10,00%	10,00%
	Rent2Go	22	0	22	-	10,00%	10,00%
	220	7	213	3042,86%	100,00%	0,00%	
Noleggio Breve Termine in Rent to Rent	Gruppo Santander (SCR - Drive)	368	0	368	-	31,64%	31,64%
	Drivalia	254	15	239	1593,33%	21,84%	18,38%
	Athlon	190	107	83	77,57%	16,34%	-8,32%
	Leasys	144	187	-43	-22,99%	12,38%	-30,71%
	Volkswagen Leasing	72	0	72	-	6,19%	6,19%
	1.163	434	729	167,97%	100,00%	0,00%	

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.01.2025

DATAFORCE

I 5 modelli più noleggiati per tipologia di utilizzatore

Le **classifiche dei modelli più noleggiati** cambiano a seconda della tipologia di cliente. Quali sono state le auto più richieste nel 2024? Tra i **privati** la **Volkswagen Tiguan**, che ha preceduto la **Fiat Panda**, la **Cupra Formentor**, la **Renault Clio** e la **Toyota C-HR**. Nel segmento della **clientela aziendale** invece le posizioni di testa si rovesciano: la **Fiat Panda** è prima, la **Volkswagen Tiguan** è seconda. A seguire, **BMW X1**, **Kia Sportage** e **Volkswagen T-Roc**.

Nonostante l'obbligo di comunicazione dell'utilizzatore dell'autoveicolo per un periodo superiore ai 30 giorni debba essere fatta entro i 30 giorni dalla consegna del mezzo, in realtà quest'obbligo viene spesso disatteso, con tempi molto ritardati e mancate iscrizioni. Per questo tra le targhe di noleggio del 2024 ci sono ancora moltissime auto di cui non è possibile stabilire la tipologia di assegnatario: la Top 5 di questa graduatoria è la seguente:

Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat tipo, Volkswagen Tiguan e Nissan Qashqai. Infine, la Top 5 dei modelli più immatricolati dai **noleggiatori a breve termine: Seat Arona, Fiat Panda, Citroen C3, Cupra Formentor e Volkswagen T-Roc.**

Noleggio - Top 5 modelli per utilizzatore			YTD 2024
VETTURE	Rental to Private	1 - VW Tiguan	1.393
		2 - Fiat Panda	1.385
		3 - Cupra Formentor	1.021
		4 - Renault Clio	901
		5 - Toyota C-HR	893
		Tot. Rental to Private	30.565
	Rental to Fleet	1 - Fiat Panda	6.843
		2 - VW Tiguan	6.655
		3 - BMW X1	6.010
		4 - Kia Sportage	5.293
		5 - VW T-Roc	4.022
		Tot. Rental to Fleet	161.099
	Rentals (Long Term) ancora non iscritto e uso interno	1 - Fiat Panda	9.846
		2 - Jeep Avenger	3.431
		3 - Fiat Tipo	2.615
		4 - VW Tiguan	2.589
		5 - Nissan Qashqai	2.342
		Tot. Rentals (Long Term)	96.586
	Rentals (Short Term)	1 - SEAT Arona	1.415
		2 - Fiat Panda	1.386
3 - Citroen C3		1.232	
4 - Cupra Formentor		1.154	
5 - VW T-Roc		911	
Tot. Rentals (Short Term)		26.015	

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.01.2025

DATAFORCE

In ambito LCV il **Fiat Doblò** è al primo posto sia nelle immatricolazioni di noleggio a **privati**, sia ad **aziende**. Ma è anche il veicolo commerciale leggero più numeroso tra i **modelli privi di iscrizione al registro dei locatari** (o utilizzati dai noleggiatori per uso interno). Nello **short term**, invece, il modello più immatricolato del 2024 è stato il **Fiat Ducato**.

Noleggio - Top 5 modelli per utilizzatore			YTD 2024
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	Rental to Private	1 - Fiat Doblo	65
		2 - Fiat Ducato	64
		3 - Ford Transit	55
		4 - Fiat Fiorino	53
		5 - Volvo XC40	48
		Tot. Rental to Private	1.231
	Rental to Fleet	1 - Fiat Doblo	4.486
		2 - Fiat Ducato	3.502
		3 - Ford Transit	3.080
		4 - Fiat Panda	2.196
		5 - Ford Transit Custom	1.654
		Tot. Rental to Fleet	41.052
	Rentals (Long Term) ancora non iscritto e uso interno	1 - Fiat Doblo	2.866
		2 - Fiat Ducato	2.625
		3 - Iveco Daily	1.851
		4 - Peugeot Boxer	1.427
		5 - Ford Transit	1.076
		Tot. Rentals (Long Term)	20.618
	Rentals (Short Term)	1 - Fiat Ducato	186
		2 - Mercedes Sprinter	165
3 - Peugeot Boxer		151	
4 - Ford Transit Custom		148	
5 - Renault Trafic		147	
Tot. Rentals (Short Term)		1.443	

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 02.01.2025

DATAFORCE

© riproduzione riservata pubblicato il 9 / 01 / 2025