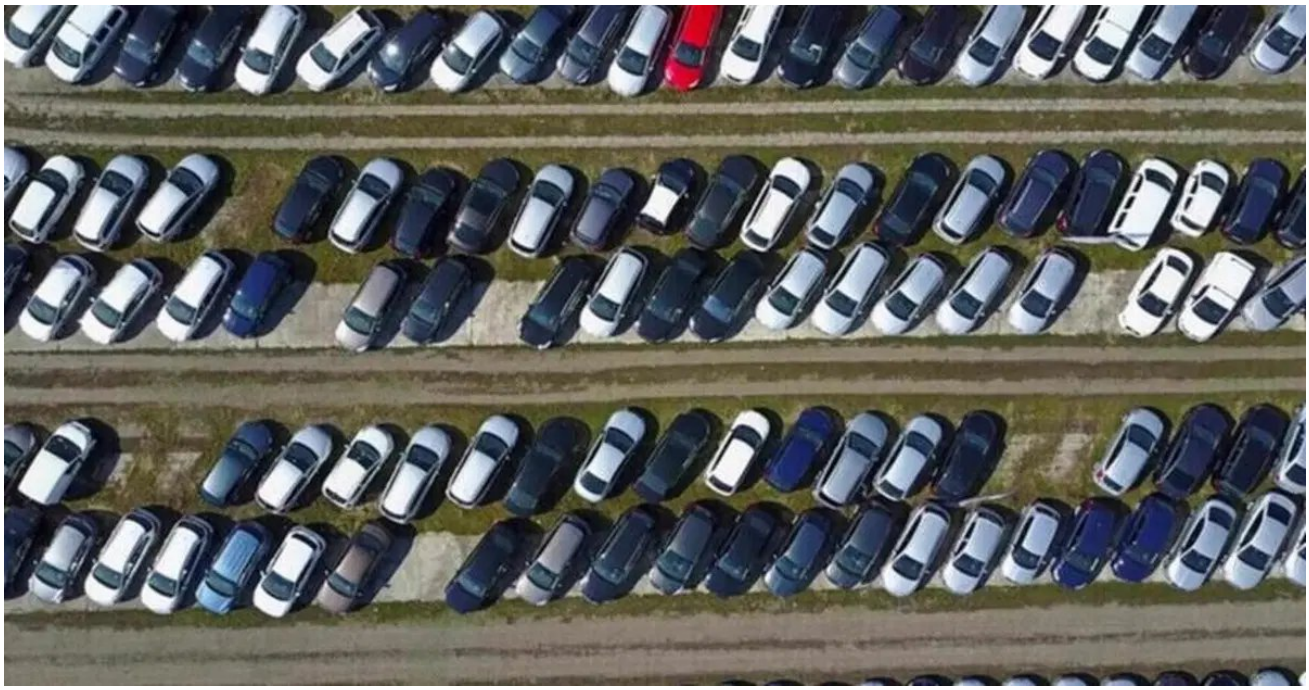
Noleggio veicoli al 31,6% del mercato nei primi nove mesi 2026: volano breve termine e ibride plug-in



Il noleggio raggiunge il 31,6% delle immatricolazioni italiane nei primi nove mesi del 2026. Il breve termine accelera, mentre le PHEV superano il diesel nel lungo termine.
7 ottobre 2026

TV Canale 510

Quasi un veicolo nuovo su tre immatricolato in Italia tra gennaio e settembre 2026 è destinato al noleggio. Il comparto ha raggiunto **443.728 targhe, il 5,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2025**, conquistando una quota del 31,6% sul mercato nazionale. Nel solo terzo trimestre la crescita è stata più contenuta, pari al 3,1%, con 98.682 veicoli tra automobili e commerciali leggeri. I numeri arrivano dall'analisi ANIASA-Dataforce, basata sull'elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ACI.

Da luglio a settembre sono state immatricolate attraverso il noleggio 83.092 vetture, in aumento del 7,6%, e 15.590 veicoli commerciali leggeri, in calo del 15,5%. La quota complessiva del canale si è attestata al 26,6% nel trimestre: il 25% tra le auto e il 40,9% tra i mezzi da lavoro. Il motore della crescita è il **noleggio a breve termine**, che nei primi nove mesi ha guadagnato il 36,5% e raggiunto 130.000 unità, 35.000 in più rispetto al 2025. Il lungo termine ha invece totalizzato circa 313.000 immatricolazioni, con una flessione dello 0,8% su base annua. Il confronto risente del livello eccezionalmente elevato raggiunto nel 2025, sostenuto anche dalle consegne legate al bando Consip e dalle società captive.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Le ibride plug-in sorpassano il diesel

La trasformazione più evidente riguarda le alimentazioni delle flotte. Nel terzo trimestre le immatricolazioni di **ibride plug-in sono cresciute del 37% nel noleggio a lungo termine e del 72% nel breve termine**. Nel NLT le PHEV hanno raggiunto una quota del 23,5%, superando nettamente il diesel, sceso al 18,1% dopo una contrazione del 34,5%. Benzina e mild hybrid rimangono insieme la categoria principale, con il 36,4%. Crescono anche le full hybrid, del 13,1%, e le auto elettriche, del 21,2%: queste ultime hanno superato le 6.000 targhe e rappresentato l'8,9% del lungo termine nel trimestre.

Il peso delle PHEV nel noleggio a lungo termine è più che doppio rispetto a quello registrato sull'intero mercato: 19,5% nei primi nove mesi contro il 9,2% complessivo. Incide la disciplina fiscale dei fringe benefit, che rende le ibride plug-in convenienti per molte auto aziendali. È una dinamica importante anche per il mercato dell'usato, perché le vetture delle flotte rientrano normalmente in circolazione dopo pochi anni. Secondo ANIASA, l'età media dei mezzi a noleggio è di circa quattro anni, contro oltre undici anni per il parco nazionale: il ricambio delle flotte può quindi favorire l'accesso dei privati a modelli recenti ed elettrificati.

AUTOMOTO.IT

Noleggio auto, ormai vale quasi un terzo del mercato

Mercato Italia Noleggio		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Lug- Set 2026	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Gen - Set 2026
Noleggio Lungo Termine	Vetture	69.241	67.108	3,18%	20,79%	272.985	275.054	-0,75%	21,34%
	Veicoli Commerciali Leggeri	13.105	15.929	-17,73%	34,38%	40.046	48.134	-16,80%	31,80%
	Tot. Noleggio Lungo Termine	**82.346**	**83.037**	**-0,83%**	**22,19%**	**313.031**	**323.188**	**-3,14%**	**22,28%**
Noleggio Breve Termine	Vetture	13.851	10.148	36,49%	4,16%	123.196	89.191	38,13%	9,63%
	Veicoli Commerciali Leggeri	2.485	2.519	-1,35%	6,52%	7.501	6.596	13,72%	5,96%
	Tot. Noleggio Breve Termine	**16.336**	**12.667**	**28,97%**	**4,40%**	**130.697**	**95.787**	**36,45%**	**9,30%**
Totale Noleggio	Vetture	83.092	77.256	7,55%	24,95%	396.181	364.245	8,77%	30,98%
	Veicoli Commerciali Leggeri	15.590	18.448	-15,49%	40,90%	47.547	54.730	-13,12%	37,76%
	Tot. Noleggio	**98.682**	**95.704**	**3,11%**	**26,59%**	**443.728**	**418.975**	**5,91%**	**31,58%**

Mercato Italia		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.
Totale Mercato Italia	Vetture	333.019	314.033	6,05%	89,73%	1.278.992	1.176.262	8,73%	91,04%
	Veicoli Commerciali Leggeri	38.114	40.765	-6,50%	10,27%	125.926	133.695	-5,81%	8,96%
	Tot. Mercato Italia	**371.133**	**354.798**	**4,60%**	**100,00%**	**1.404.918**	**1.309.957**	**7,25%**	**100,00%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Top 5 Modelli Noleggio Lungo Termine		Rank	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025
Vetture	Fiat Panda	1	4.864	3.060	58,95%	14.645	17.197	-14,84%
	Peugeot 3008	2	4.323	1.967	119,78%	10.839	6.879	57,57%
	VW Tiguan	3	2.567	3.024	-15,11%	10.140	10.202	-0,61%
	BYD Seal U	4	1.834	1.263	45,21%	3.155	3.465	-8,95%
	BMW X1	5	1.755	2.417	-27,39%	7.708	8.008	-3,75%
	Make & Model	**NA**	**69.241**	**67.108**	**3,18%**	**272.985**	**275.054**	**-0,75%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Fiat Doblo	1	1.576	3.631	-56,60%	4.675	10.454	-55,28%
	Fiat Scudo	2	1.561	837	86,50%	3.381	2.623	28,90%
	Fiat Ducato	3	1.042	1.926	-45,90%	3.017	5.325	-43,34%
	Ford Transit	4	604	756	-20,11%	2.256	3.020	-25,30%
	Ford Transit Custom	5	561	619	-9,37%	1.730	1.883	-8,13%
	Make & Model	**NA**	**13.105**	**15.929**	**-17,73%**	**40.046**	**48.134**	**-16,80%**

- Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Top 5 Modelli Noleggio Breve Termine		Rank	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025
Vetture	BYD Seal U	1	2.057	1.569	31,10%	5.219	3.392	53,86%
	MG ZS	2	563	225	150,22%	5.088	3.230	57,52%
	MG 3	3	509	61	734,43%	4.832	5.147	-6,12%
	BYD Atto 2	4	450	53	749,06%	7.604	70	10762,86%
	Audi A3, S3	5	440	177	148,59%	967	736	31,39%
	Make & Model	**NA**	**13.851**	**10.148**	**36,49%**	**123.196**	**89.191**	**38,13%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Fiat Scudo	1	609	103	491,26%	910	154	490,91%
	Fiat Ducato	2	552	258	113,95%	1.852	610	203,61%
	Iveco Daily	3	422	457	-7,66%	1.199	1.288	-6,91%
	Toyota Proace City	4	146	47	210,64%	306	293	4,44%
	Mercedes Sprinter	5	129	34	279,41%	273	209	30,62%
	Make & Model	**NA**	**2.485**	**2.519**	**-1,35%**	**7.501**	**6.596**	**13,72%**

- Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Mercato Italia Noleggio Lungo Termine		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Gen - Set 2026
Vetture	Noleggio a Privati	19,1%	14,8%	17,0%	22,1%	20,7%
	Noleggio a Aziende	80,9%	85,2%	83,0%	77,9%	79,3%

- Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Mercato Noleggio Lungo Termine		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Lug- Set 2026	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Mercato Gen - Set 2026
Vetture	Benzina + MHEV	25.209	23.133	8,97%	36,41%	109.130	118.842	-8,17%	39,98%
	Diesel + MHEV	12.516	19.118	-34,53%	18,08%	59.194	76.098	-22,21%	21,68%
	Full Hybrid	7.655	6.766	13,14%	11,06%	26.043	25.705	1,31%	9,54%
	Plug-In Hybrid	16.282	11.886	36,98%	23,51%	53.215	32.009	66,25%	19,49%
	Elettrico	6.137	5.064	21,19%	8,86%	18.946	19.104	-0,83%	6,94%
	Gas	1.442	1.141	26,38%	2,08%	6.457	3.296	95,90%	2,37%
	Totale Vetture	**69.241**	**67.108**	**3,18%**	**100,00%**	**272.985**	**275.054**	**-0,75%**	**100,00%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Benzina + MHEV	1.242	1.294	-4,02%	9,48%	4.083	4.295	-4,94%	10,20%
	Diesel + MHEV	10.127	13.109	-22,75%	77,28%	31.605	39.939	-20,87%	78,92%
	Full Hybrid	556	287	93,73%	4,24%	1.551	879	76,45%	3,87%
	Plug-In Hybrid	112	58	93,10%	0,85%	418	134	211,94%	1,04%
	Elettrico	1.022	1.083	-5,63%	7,80%	2.126	2.536	-16,17%	5,31%
	Gas	46	98	-53,06%	0,35%	263	351	-25,07%	0,66%
	Totale Veicoli Commerciali Leggeri	**13.105**	**15.929**	**-17,73%**	**100,00%**	**40.046**	**48.134**	**-16,80%**	**100,00%**

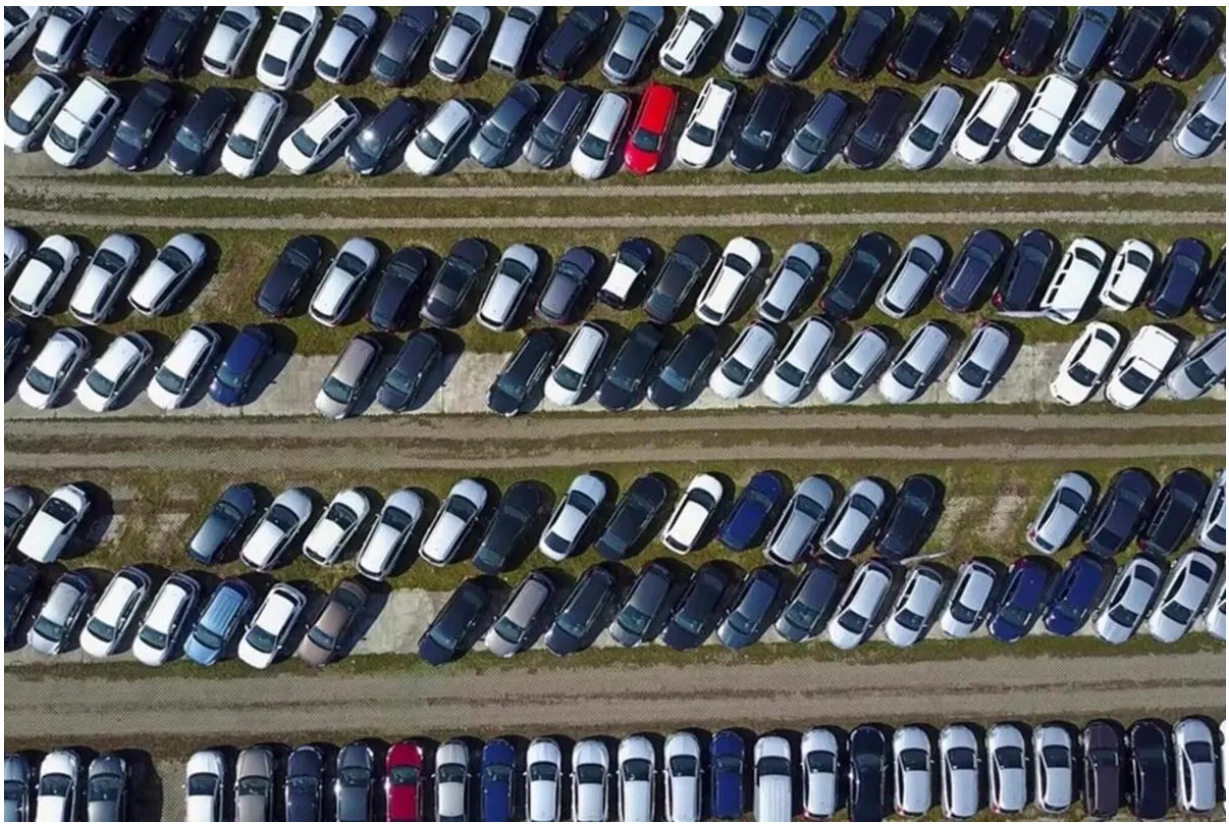
- Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Mercato Noleggio Breve Termine		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Lug- Set 2026	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Mercato Gen - Set 2026
Vetture	Benzina + MHEV	5.611	4.041	38,85%	40,51%	71.199	53.254	33,70%	57,79%
	Diesel + MHEV	1.992	2.196	-9,29%	14,38%	14.561	13.148	10,75%	11,82%
	Full Hybrid	1.271	645	97,05%	9,18%	13.699	11.462	19,52%	11,12%
	Plug-In Hybrid	3.737	2.173	71,97%	26,98%	18.835	6.195	204,04%	15,29%
	Elettrico	1.135	893	27,10%	8,19%	3.729	3.434	8,59%	3,03%
	Gas	105	200	-47,50%	0,76%	1.173	1.698	-30,92%	0,95%
	Totale Vetture	**13.851**	**10.148**	**36,49%**	**100,00%**	**123.196**	**89.191**	**38,13%**	**100,00%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Benzina + MHEV	7	107	-93,46%	0,28%	66	131	-49,62%	0,88%
	Diesel + MHEV	2.291	1.970	16,29%	92,19%	6.972	5.425	28,52%	92,95%
	Full Hybrid	1	6	-83,33%	0,04%	5	7	-28,57%	0,07%
	Plug-In Hybrid	6	50	-88,00%	0,24%	11	55	-80,00%	0,15%
	Elettrico	166	356	-53,37%	6,68%	398	803	-50,44%	5,31%
	Gas	14	30	-53,33%	0,56%	49	175	-72,00%	0,65%
	Totale Veicoli Commerciali Leggeri	**2.485**	**2.519**	**-1,35%**	**100,00%**	**7.501**	**6.596**	**13,72%**	**100,00%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE



1/7

	Mercato Italia Noleggio	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Lug- Set 2026	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Gen - Set 2026
Noleggio Lungo Termine	Vetture	69.241	67.108	3,18%	20,79%	272.985	275.054	-0,75%	21,34%
	Veicoli Commerciali Leggeri	13.105	15.929	-17,73%	34,38%	40.046	48.134	-16,80%	31,80%
	Tot. Noleggio Lungo Termine	**82.346**	**83.037**	**-0,83%**	**22,19%**	**313.031**	**323.188**	**-3,14%**	**22,28%**
Noleggio Breve Termine	Vetture	13.851	10.148	36,49%	4,16%	123.196	89.191	38,13%	9,63%
	Veicoli Commerciali Leggeri	2.485	2.519	-1,35%	6,52%	7.501	6.596	13,72%	5,96%
	Tot. Noleggio Breve Termine	**16.336**	**12.667**	**28,97%**	**4,40%**	**130.697**	**95.787**	**36,45%**	**9,30%**
Totale Noleggio	Vetture	83.092	77.256	7,55%	24,95%	396.181	364.245	8,77%	30,98%
	Veicoli Commerciali Leggeri	15.590	18.448	-15,49%	40,90%	47.547	54.730	-13,12%	37,76%
	Tot. Noleggio	**98.682**	**95.704**	**3,11%**	**26,59%**	**443.728**	**418.975**	**5,91%**	**31,58%**

	Mercato Italia	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.
Totale Mercato Italia	Vetture	333.019	314.033	6,05%	89,73%	1.278.992	1.176.262	8,73%	91,04%
	Veicoli Commerciali Leggeri	38.114	40.765	-6,50%	10,27%	125.926	133.695	-5,81%	8,96%
	Tot. Mercato Italia	**371.133**	**354.798**	**4,60%**	**100,00%**	**1.404.918**	**1.309.957**	**7,25%**	**100,00%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Top 5 Modelli Noleggio Lungo Termine		Rank	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025
Vetture	Fiat Panda	1	4.864	3.060	58,95%	14.645	17.197	-14,84%
	Peugeot 3008	2	4.323	1.967	119,78%	10.839	6.879	57,57%
	VW Tiguan	3	2.567	3.024	-15,11%	10.140	10.202	-0,61%
	BYD Seal U	4	1.834	1.263	45,21%	3.155	3.465	-8,95%
	BMW X1	5	1.755	2.417	-27,39%	7.708	8.008	-3,75%
	Make & Model	**NA**	**69.241**	**67.108**	**3,18%**	**272.985**	**275.054**	**-0,75%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Fiat Doblo	1	1.576	3.631	-56,60%	4.675	10.454	-55,28%
	Fiat Scudo	2	1.561	837	86,50%	3.381	2.623	28,90%
	Fiat Ducato	3	1.042	1.926	-45,90%	3.017	5.325	-43,34%
	Ford Transit	4	604	756	-20,11%	2.256	3.020	-25,30%
	Ford Transit Custom	5	561	619	-9,37%	1.730	1.883	-8,13%
	Make & Model	**NA**	**13.105**	**15.929**	**-17,73%**	**40.046**	**48.134**	**-16,80%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Top 5 Modelli Noleggio Breve Termine		Rank	Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025
Vetture	BYD Seal U	1	2.057	1.569	31,10%	5.219	3.392	53,86%
	MG ZS	2	563	225	150,22%	5.088	3.230	57,52%
	MG 3	3	509	61	734,43%	4.832	5.147	-6,12%
	BYD Atto 2	4	450	53	749,06%	7.604	70	10762,86%
	Audi A3, S3	5	440	177	148,59%	967	736	31,39%
	Make & Model	**NA**	**13.851**	**10.148**	**36,49%**	**123.196**	**89.191**	**38,13%**
Veicoli Commerciali Leggeri	Fiat Scudo	1	609	103	491,26%	910	154	490,91%
	Fiat Ducato	2	552	258	113,95%	1.852	610	203,61%
	Iveco Daily	3	422	457	-7,66%	1.199	1.288	-6,91%
	Toyota Proace City	4	146	47	210,64%	306	293	4,44%
	Mercedes Sprinter	5	129	34	279,41%	273	209	30,62%
	Make & Model	**NA**	**2.485**	**2.519**	**-1,35%**	**7.501**	**6.596**	**13,72%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

vedi tutte

I commerciali restano legati al diesel

La transizione procede in modo molto diverso tra i veicoli commerciali leggeri. Nel lungo termine il diesel conserva il 77,3% del mercato, nonostante le immatricolazioni siano diminuite del 22,8%. Le alternative rimangono marginali: nel trimestre sono stati targati 1.022 commerciali elettrici, 556 full hybrid e 112 ibridi plug-in. Nel breve termine il gasolio arriva addirittura al 92,2%, mentre i BEV rappresentano il 6,7%. Il divario rispetto alle automobili segnala quanto autonomia, capacità di carico, tempi di ricarica e organizzazione operativa continuino a pesare nelle scelte delle imprese.

Panda prima nel lungo termine, BYD nel breve

La **Fiat Panda** è tornata in testa tra le auto più immatricolate nel lungo termine, con 4.864 unità nel terzo trimestre e una crescita del 59%. Seguono Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan, BYD Seal U e BMW X1. Nel breve termine la classifica trimestrale è guidata dalla BYD Seal U davanti a MG ZS, MG 3, BYD Atto 2 e Audi A3; nel cumulato dei nove mesi prevale invece la BYD Atto 2. La presenza di diversi marchi cinesi nelle flotte a breve termine mostra come il

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

noleggio stia diventando anche una porta d'ingresso nel mercato italiano: consente ai costruttori emergenti di mettere rapidamente su strada nuovi modelli e agli automobilisti di provarli senza affrontare subito l'acquisto.

La crescita del comparto si accompagna alle richieste di maggiore stabilità normativa. Il presidente di ANIASA, Italo Folonari, ha richiamato gli effetti delle modifiche ai fringe benefit, delle complicazioni relative a IPT e bollo e delle norme sulle multe non pagate dai clienti stranieri. Per operatori che programmano acquisti di migliaia di veicoli, la prevedibilità fiscale influenza direttamente composizione e tempi di rinnovo delle flotte. Il noleggio è ormai una componente strutturale della domanda italiana: le sue scelte incidono sulle immatricolazioni, sulla diffusione dei powertrain elettrificati e sulla futura offerta di usato recente.

Caricamento commenti...

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Noleggio al 31,6% di quota immatricolazioni nei primi nove mesi 2026

Mercato Italia Noleggio		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Lug- Set 2026	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Noleggio su Totale Mercato Gen - Set 2026
Noleggio Lungo Termine	Vetture	69.241	67.108	3,18%	20,79%	272.985	275.054	-0,75%	21,34%
	Veicoli Commerciali Leggeri	13.105	15.929	-17,73%	34,38%	40.046	48.134	-16,80%	31,80%
	Tot. Noleggio Lungo Termine	**82.346**	**83.037**	**-0,83%**	**22,19%**	**313.031**	**323.188**	**-3,14%**	**22,28%**
Noleggio Breve Termine	Vetture	13.851	10.148	36,49%	4,16%	123.196	89.191	38,13%	9,63%
	Veicoli Commerciali Leggeri	2.485	2.519	-1,35%	6,52%	7.501	6.596	13,72%	5,96%
	Tot. Noleggio Breve Termine	**16.336**	**12.667**	**28,97%**	**4,40%**	**130.697**	**95.787**	**36,45%**	**9,30%**
Totale Noleggio	Vetture	83.092	77.256	7,55%	24,95%	396.181	364.245	8,77%	30,98%
	Veicoli Commerciali Leggeri	15.590	18.448	-15,49%	40,90%	47.547	54.730	-13,12%	37,76%
	Tot. Noleggio	**98.682**	**95.704**	**3,11%**	**26,59%**	**443.728**	**418.975**	**5,91%**	**31,58%**

Mercato Italia		Lug- Set 2026	Lug- Set 2025	Diff. % Lug- Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.	Gen - Set 2026	Gen - Set 2025	Diff. % Gen - Set 2026/2025	Quota di Mercato su Imm.
Totale Mercato Italia	Vetture	333.019	314.033	6,05%	89,73%	1.278.992	1.176.262	8,73%	91,04%
	Veicoli Commerciali Leggeri	38.114	40.765	-6,50%	10,27%	125.926	133.695	-5,81%	8,96%
	Tot. Mercato Italia	**371.133**	**354.798**	**4,60%**	**100,00%**	**1.404.918**	**1.309.957**	**7,25%**	**100,00%**

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2026

DATAFORCE

Nel trimestre estivo da luglio a settembre di quest'anno le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) crescono moderatamente (+3,1%) e soltanto grazie al noleggio a breve termine, protagonista quest'anno di una formidabile accelerazione. I dati indicano un aumento complessivo nei volumi di 3.000 unità, con un totale che si avvicina alle 100.000 immatricolazioni. Sono quasi 4.000 le targhe aggiuntive del noleggio a breve termine (tutte vetture, perché il comparto dei veicoli commerciali leggeri è stabile), mentre il noleggio a lungo termine si attesta ai livelli delle immatricolazioni del terzo trimestre 2025, con 2.000 auto in più e quasi 3.000 mezzi da lavoro in meno.

Con questi risultati, il noleggio continua a mantenere una posizione fondamentale sul mercato: la quota di questo comparto è infatti del 26,6% nel trimestre (ma sale al 31,6% nei primi 9 mesi dell'anno) sul totale delle immatricolazioni nazionali. Il noleggio dunque non cala nei volumi, ma scende di quota soltanto perché il canale dei privati e quello delle auto-immatricolazioni sono saliti di più. Nel terzo trimestre 2026, comunque, oltre un veicolo su 4 risulta essere immatricolato sui canali del noleggio. Un dato che si avvicina a 1 su 3 nel dato cumulativo da gennaio a settembre: quest'anno il noleggio ha targato 443.728 veicoli, circa 25.000 in più dello stesso periodo del 2025 (+5,9%).

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Tra le tendenze principali di questo terzo trimestre 2026 occorre segnalare un sempre più evidente passaggio del noleggio alle tipologie di alimentazione più ecologiche (soprattutto nel comparto auto), con un'accelerazione delle immatricolazioni di plug-in hybrid eccellente nel NLT (+37%) e clamorosa nel NBT (+72%). Importante avanzata anche delle full hybrid tra le vetture di NLT (+13%), mentre nel breve termine sono raddoppiate. Nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri, la pesante contrazione del diesel (-22,8% nel NLT) inizia a essere parzialmente compensata dall'avanzata delle ibride "vere" (che quasi raddoppiano le nuove targhe nel NLT sia per le full hybrid sia per le plug-in hybrid).

In controtendenza, invece, il canale del noleggio a breve termine tra i VCL: le immatricolazioni di veicoli a gasolio crescono del 16,3% e tutte le altre alimentazioni calano. L'incremento delle immatricolazioni di auto elettriche pure è più contenuto rispetto al mercato nel suo complesso: +21,2% nel NLT e +27,1% nel NBT (+70% quest'anno nel mercato totale). Invece nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri i mezzi a corrente sono in calo (-5,6% nel NLT e -53,4% nel NBT).
Da rimarcare la pesante flessione del diesel in ambito vetture di noleggio a lungo termine: -34,5%. Le auto a gasolio rappresentano nel trimestre una quota di mercato del 18,1% (nel mercato nel suo complesso quest'anno sono arrivate all'11,5%).

Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi del terzo trimestre 2026 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 che emergono nello studio delle immatricolazioni del terzo trimestre di quest'anno indicano che **il comparto del noleggio continua, come nel semestre precedente, a viaggiare a due velocità: il breve termine rimane il canale con il maggior tasso di crescita in assoluto (+36,5% da gennaio a settembre), mentre il lungo termine è l'unico tra i canali della distribuzione ad apparire in rosso, seppur molto moderato (-0,8%).** Ma per leggere in maniera corretta i dati del noleggio a lungo termine nel 2026, occorre ricordare che nel 2025 il comparto vide una forte spinta (soprattutto legata alle società captive e al bando Consip, in particolare nella prima parte dell'anno), un picco quindi anomalo. Il dato di quest'anno non è affatto negativo, soprattutto se messo a confronto con anni a stagionalità più ordinaria: nel 2026 da gennaio a settembre il noleggio a lungo termine ha totalizzato 313.000 immatricolazioni tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, circa 10.000 in meno rispetto allo stesso periodo del 2025.
Il breve termine, da parte sua, prosegue a viaggiare su ritmi serrati: 35.000 unità aggiuntive sul 2025 e 37.000 sul 2024, avendo quest'anno raggiunto quota 130.000 unità.
Da luglio a settembre **il settore del noleggio ha immatricolato 98.682 veicoli** (+3,1%), di cui 83.092 vetture (+7,6%) e 15.590 commerciali leggeri (-15,5%). **La quota del noleggio sull'intero mercato raggiunge il 26,6%**, che in ambito vetture si traduce in una quota del 25% e nel settore dei mezzi da lavoro del 40,9%.

"I dati dei primi nove mesi confermano la capacità del settore di sostenere il mercato automotive e di rispondere alle esigenze di mobilità di imprese, professionisti, cittadini e turisti. Una crescita che rischia tuttavia di essere frenata da una vera e propria 'bulimia legislativa', che negli ultimi mesi ha

investito il settore: dalle modifiche alla disciplina dei fringe benefit alle insane complicazioni sull'Imposta Provinciale di Trascrizione e sul bollo, fino all'assurda previsione contenuta nel Codice della Strada che trasferirebbe sulle società di noleggio i costi delle multe non pagate dai clienti stranieri. Un insieme di misure che addensa nubi sulle prospettive del comparto e rende sempre più difficile programmare investimenti. L'incertezza del quadro regolatorio, unita a una visione del settore come una sorta di bancomat da cui drenare nuove risorse, rischia di compromettere lo sviluppo di un mercato che genera valore ben oltre i propri confini, dando un contributo concreto alla transizione ecologica (le flotte a nolo hanno un'età media di circa 4 anni, contro gli oltre 11 anni del parco circolante nazionale) e all'industria turistica, permettendo a milioni di visitatori di raggiungere borghi, località e attrazioni non adeguatamente serviti dal trasporto pubblico. Chiediamo quindi alle istituzioni di superare un approccio normativo frammentato, di avviare il più volte declamato percorso di semplificazione e razionalizzazione delle regole, eliminando sovrapposizioni, adempimenti e disposizioni che aumentano la complessità senza produrre benefici e di riconoscere pienamente il noleggio come un asset strategico per il Paese. Servono stabilità, certezza delle regole e una visione di medio-lungo periodo. È ora di definire un quadro normativo unico dedicato al settore", ha commentato il Presidente ANIASA **Italo Folonari.**

TOP 5 AUTOVEICOLI PIÙ NOLEGGIATI

Nella classifica del terzo trimestre del 2026 **Fiat Panda** è tornata in testa dei **modelli più noleggiati nel lungo termine**, con un totale di 4.864 unità da luglio a settembre (+59%). La piccola **Fiat** mantiene la testa anche nel periodo gennaio-settembre avvicinandosi alle 15.000 immatricolazioni. Al secondo posto del terzo trimestre sale **Peugeot 3008**, che ha più che raddoppiato le immatricolazioni di NLT (+119,8%), con una formidabile accelerazione soprattutto a settembre. Scende al terzo posto **Volkswagen Tiguan** da luglio a settembre (-15,1%), precedendo **BYD Seal U** (+45,2%) e **BMW X1** (-27,4%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato continua a essere il **Fiat Doblò**, pur con immatricolazioni in forte flessione (-56,6%), come del resto avviene per quasi tutti i modelli nella Top 5, tranne che per **Fiat Scudo**, secondo in graduatoria (+86,5%). Terzo posto per **Fiat Ducato** (-45,9%). Nelle posizioni successive **Ford Transit** (-20,1%) e **Ford Transit Custom** (-9,4%).

Nel **noleggio a breve termine** (NBT) la Top 5 delle vetture nel terzo trimestre 2026 vede al primo posto **BYD Seal U** (+31,1%), mentre nel cumulato gennaio-settembre il primato è di **BYD Atto 2**, che è quarta nel terzo trimestre. Al secondo posto **MG ZS** (+150,2%), seguita da un'altra **MG** (**MG 3** che quasi decuplica le immatricolazioni). Quinta **Audi A3** (+148,6%). In ambito **LCV**, **Fiat Scudo,** che moltiplica per sei le nuove targhe, conquista il primato; a seguire **Fiat Ducato, Iveco Daily, Toyota Pro Ace** e **Mercedes Sprinter.**

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del **noleggio ai privati** e di quello **ad aziende** del 2026 con i quattro anni interi precedenti, si nota che la **quota dei privati** è andata calando tra il 2022 e il 2023 (dal 19,1% al 14,8%), per poi risalire di 2,2 punti fino al 17% di quota nel 2024. Ancora una forte crescita nel 2025, con il raggiungimento di una percentuale del 22,1% e infine una flessione quest'anno, quando la **quota dei privati** sul totale dei noleggi a lungo termine è scesa al 20,7%. **Quasi 4 noleggi su 5 nel 2026 rimangono ancora appannaggio dei clienti aziendali**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

L'ANALISI PER ALIMENTAZIONE

Nel **noleggio a lungo termine di auto** l'alimentazione più diffusa nel terzo trimestre 2026 rimane quella a **benzina** (comprese le **mild hybrid**) con una quota che però scende al 36,4% pur aumentando il numero delle immatricolazioni. Se le immatricolazioni di vetture a NLT quest'anno sono scese dello 0,8%, ancora più evidente è il calo delle nuove targhe di auto a **benzina**: -8,2%. Ma la contrazione delle immatricolazioni di auto a **gasolio** nel NLT è nettamente più elevata, perché è stata del -22,2% su base annua, mentre nel terzo trimestre è stata addirittura del 34,5%, raggiungendo una quota di mercato di appena il 18,1%. Da luglio a settembre il diesel è stata l'unica alimentazione che ha perso terreno. La sua quota di mercato è ormai nettamente inferiore a quella delle **plug-in hybrid**, che, a fronte di un incremento delle nuove targhe del 37%, ha conquistato una quota del 23,5%. È la più alta dopo quella delle auto a benzina (36,4%, ma in calo). La crescita di immatricolazioni **PHEV** nel NLT è ancora più vigorosa nei 9 mesi: +66,3%. Più contenuta, ma comunque importante, l'avanzata delle auto a **gpl** nel NLT da luglio a settembre: +26,4%. A seguire, le **elettriche** (+21,2%), le **full hybrid** (+13,1%) e le **benzina** (+9%, mild hybrid comprese). La quota di **auto a corrente** unita a quella delle **ibride "vere"** raggiunge nel terzo trimestre il 43,4%: **le motorizzazioni più ecologiche si avvicinano a raggiungere la metà del mercato del NLT**.

Le immatricolazioni di **BEV** in ambito NLT sono state oltre 6.000 unità nel trimestre e hanno conquistato l'8,9% delle nuove targhe. Nel mercato totale quest'anno la quota delle **auto elettriche** è invece leggermente inferiore: 8,2%. La quota delle **full hybri**d nel NLT nel 2026 rimane attorno al 9,5%, mentre nel mercato nel suo complesso è del 16,2%. Rovesciata invece è la situazione delle **plug-in hybrid**: nel noleggio a lungo termine la quota di mercato, favorita dalla normativa sul fringe benefit, è del 19,5%, mentre sul mercato totale è del 9,2%: meno della metà.
Sono numeri confortanti nell'ambito della transizione ecologica, ma risulta evidente che, in Italia, il rinnovamento del parco circolante è nettamente più lento rispetto agli altri Paesi europei automobilisticamente più rilevanti. Come sostiene da tempo **Aniasa**, una fiscalità più favorevole sulle auto aziendali in termini di detraibilità dell'IVA e di deducibilità dei costi contribuirebbe ad accelerare il rinnovo, non solo con le nuove immatricolazioni, ma anche agevolando gli acquisti dei clienti privati nel mercato dell'usato proveniente dalle flotte.
Nei **veicoli commerciali leggeri**, sempre in ambito NLT, il **diesel** si mantiene su percentuali di valore assoluto e rimane molto vicino alla soglia dell'80% (nel terzo trimestre è esattamente al 77,3%). La perdita di immatricolazioni è pari a -22,8% (con 10.127 targhe), un dato molto vicino al calo medio del mercato (-17,7%). La seconda alimentazione più diffusa nel trimestre è quella a **benzina**, che conquista una quota del 9,5% e perde il 4% nelle immatricolazioni. Alle altre tipologie di alimentazione rimangono soltanto le briciole: 1.022 **veicoli elettrici** (quota di mercato pari al 7,8%), 556 **full hybrid** (4,2%), 112 **plug-in hybrid** (0,9%) e 46 **gpl** (0,4%).

Nel **noleggio a breve termine, benzina** al 40,5% da luglio a settembre del 2026, mentre il **diesel** precipita al 14,4% (nei 9 mesi è addirittura all'11,8%). La quota di mercato delle auto a gasolio è praticamente la metà di quella delle **plug-in hybrid** (27%) e di poco superiore a quella delle **full hybrid** (9,2%). **Auto elettriche** in crescita: nel noleggio a breve termine nel terzo trimestre conquistano l'8,2% di quota.
Tra i **veicoli commerciali leggeri**, il **noleggio a breve termine** evidenzia una scelta pressoché

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

obbligata verso il **diesel**: il 92,2% di quota di mercato (in leggero calo), molto superiore a quella del noleggio a lungo termine. Nemmeno il **benzina** è preso in considerazione da questo canale, con appena 7 nuove targhe nel trimestre. **Ibridi** e **a gas** sono praticamente sconosciuti in questo canale, mentre quelli **BEV** stanno diventando ormai l'unica alternativa al **diesel**: nel terzo trimestre hanno conquistato una market share nel NBT VCL del 6,7%.

"Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI

Auto sempre più cara: servono 11 mensilità, il mercato cambia con i giovani

Il prezzo dell'auto corre più della capacità di spesa e per le nuove generazioni la proprietà diventa una scelta economicamente più difficile. Per acquistare una vettura nuova servono oggi in media 11 mensilità di stipendio, contro circa cinque nel 2000. Un rapporto più che raddoppiato che aiuta a spiegare uno dei cambiamenti strutturali del mercato automotive: i giovani continuano a prendere la patente e a utilizzare l'automobile, ma l'acquisto non rappresenta più necessariamente il passaggio successivo. Noleggio, sharing e altre formule di accesso guadagnano così spazio in un settore nel quale il costo complessivo di possesso pesa sempre di più sulle decisioni.

Il nodo è innanzitutto reddituale. L'indagine 2026 realizzata da Bain & Company con ANIASA rileva che il **59% degli intervistati** non ha preso in considerazione l'acquisto di una nuova vettura oppure lo ha rinviato, soprattutto per l'incertezza sulle prospettive di reddito e nell'attesa di prezzi o formule più favorevoli. Il dato riguarda l'intera popolazione, ma assume un peso particolare se confrontato con i livelli retributivi delle fasce più giovani. A fronte di una retribuzione media annua lorda dei dipendenti italiani pari a 27.649 euro, tra i lavoratori

tra 25 e 34 anni la media indicata scende a circa **21mila euro lordi l'anno**.

E il prezzo di listino è soltanto una parte dell'esborso. Nel primo trimestre del 2026 il premio medio effettivamente pagato per la Rc Auto ha raggiunto **423 euro, il 3,2% in più rispetto all'anno precedente**, secondo l'indagine IPER di IVASS citata nell'analisi. A questo si sommano carburante o ricarica, manutenzione, parcheggio e svalutazione. Il risultato è un aumento della soglia economica necessaria per entrare nel mercato e sostenere nel tempo la proprietà di una vettura.

Non significa però che i giovani stiano abbandonando l'automobile. Nel 2025, su oltre un milione di patenti rilasciate dopo un esame, **quasi il 74% è stato conseguito da under 25**: il 62,33% da persone con meno di 21 anni e un altro 11,46% dalla fascia tra 21 e 24 anni. La domanda di autonomia rimane quindi forte. A cambiare è il modello economico attraverso il quale soddisfarla.

Nel Global Automotive Consumer Study 2025 di Deloitte, il **42% degli italiani tra 18 e 34 anni** si dichiarava disposto a rinunciare alla proprietà del veicolo in favore di soluzioni di Mobility-as-a-Service, cinque punti in più rispetto al campione complessivo. Allo stesso tempo, il 49% degli italiani dichiarava di utilizzare l'automobile ogni giorno. È proprio questa separazione tra utilizzo e possesso ad aprire nuovi spazi di mercato per noleggio, sharing e servizi di mobilità.

I dati sulle immatricolazioni mostrano tuttavia che la proprietà resta centrale. Nei primi otto mesi del 2026 i privati rappresentavano ancora il **53,4% del mercato**, mentre il noleggio a lungo termine valeva il 21% e quello a breve il 9,5%. Le percentuali UNRAE riguardano l'intero mercato e non specificamente i giovani, ma fotografano un settore nel quale al tradizionale acquisto si affiancano ormai canali alternativi con un peso significativo.

La convenienza delle diverse formule cambia anche in base al territorio. A Milano il 35% degli spostamenti dei residenti avviene a piedi o in bicicletta, il 31% con l'auto privata e il 29% con il trasporto pubblico. Fuori città, secondo i dati AMAT riportati nel documento, la quota dell'automobile sale al **53%**. Nel capoluogo lombardo circolano inoltre 497 auto ogni mille abitanti, contro una media italiana di 701, mentre i noleggi giornalieri dei servizi di sharing sono passati da 22.600 nel 2016 a 34.700 nel 2024. La possibilità economica di fare a meno della proprietà dipende quindi anche dalla disponibilità di infrastrutture e servizi alternativi.

Il cambiamento investe anche la concorrenza tra costruttori. Con una capacità di spesa sotto pressione, prezzo e dotazioni diventano leve ancora più importanti. Nel sondaggio Areté del maggio 2026, **il 75% dei giovani intervistati si dichiarava disposto ad acquistare un'auto prodotta in Cina**: il 53% indicava come principale elemento di attrazione il mix tra tecnologia e qualità, il 43% il prezzo competitivo. Nell'Automotive Customer Study 2025 di Quintegia, il 74% del panel di Gen Z early adopter dichiarava inoltre di prendere in considerazione nuovi brand per il successivo acquisto.

Anche la transizione delle motorizzazioni si inserisce in questa competizione economica. Nei primi otto mesi del 2026, su quasi **1,13 milioni di vetture immatricolate in Italia**, le ibride hanno raggiunto il 49,3% del mercato, le plug-in il 9,4% e le elettriche pure l'8%, mentre

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

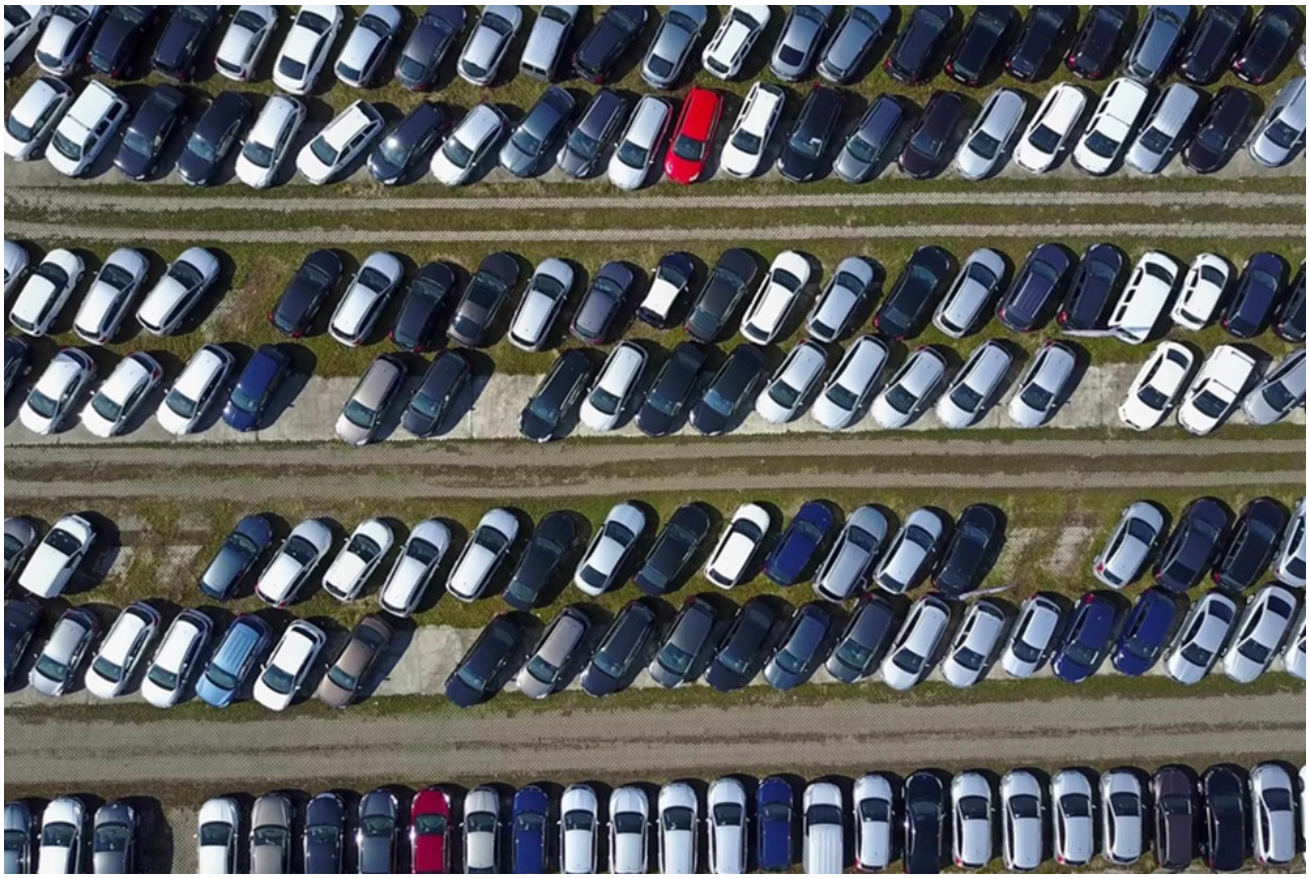
benzina e diesel si sono fermate rispettivamente al 19,6% e al 6,7%. Ma la sostenibilità non è l'unica variabile: dalle rilevazioni citate emerge che prezzo, qualità e caratteristiche del prodotto continuano a pesare nelle decisioni e che, per chi guarda all'elettrico, anche il possibile risparmio sui costi di alimentazione rappresenta una motivazione.

La trasformazione riguarda infine la distribuzione. **Il 60% degli italiani preferisce ancora acquistare in concessionaria**, mentre il 45% si dichiara interessato a comprare direttamente online dal produttore. Il mercato si muove quindi verso un modello ibrido: più digitale nella ricerca e nel confronto delle offerte, ma ancora legato al punto vendita per prova del veicolo, valutazione economica e scelta tra acquisto, finanziamento e altre formule.

Per l'industria automobilistica il tema diventa così meno generazionale e più economico. **La patente resta diffusa, ma tra redditi più bassi, prezzi più elevati e maggiori alternative alla proprietà si allunga la distanza tra il bisogno di mobilità e l'acquisto di una vettura.** È in questo spazio che si gioca una parte crescente della concorrenza: non soltanto sul prodotto, ma sul costo complessivo di utilizzo e sulla capacità di offrire formule compatibili con redditi e disponibilità di spesa delle nuove generazioni.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Noleggio al 31,6% delle immatricolazioni da gennaio a settembre



Nel trimestre estivo da luglio a settembre di quest'anno le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) crescono moderatamente (+3,1%) e soltanto grazie al noleggio a breve termine, protagonista quest'anno di una formidabile accelerazione. I dati indicano un aumento complessivo nei volumi di 3.000 unità, con un totale che si avvicina alle 100.000 immatricolazioni. Sono quasi 4.000 le targhe aggiuntive del noleggio a breve termine (tutte vetture, perché il comparto dei veicoli commerciali leggeri è stabile), mentre il noleggio a lungo termine si attesta ai livelli delle immatricolazioni del terzo trimestre 2025, con 2.000 auto in più e quasi 3.000 mezzi da lavoro in meno.

Con questi risultati, il noleggio continua a mantenere una posizione fondamentale sul mercato: la quota di questo comparto è infatti del 26,6% nel trimestre (ma sale al 31,6% nei primi 9 mesi dell'anno) sul totale delle immatricolazioni nazionali. Il noleggio dunque non cala nei volumi, ma scende di quota soltanto perché il canale dei privati e quello delle auto-immatricolazioni sono saliti di più. Nel terzo trimestre 2026, comunque, oltre un veicolo su 4 risulta essere immatricolato sui canali del noleggio. Un dato che si avvicina a 1 su 3 nel dato cumulativo da gennaio a settembre: quest'anno il noleggio ha targato 443.728 veicoli, circa 25.000 in più dello stesso periodo del 2025 (+5,9%).

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Tra le tendenze principali di questo terzo trimestre 2026 occorre segnalare un sempre più evidente passaggio del noleggio alle tipologie di alimentazione più ecologiche (soprattutto nel comparto auto), con un'accelerazione delle immatricolazioni di plug-in hybrid eccellente nel NLT (+37%) e clamorosa nel NBT (+72%). Importante avanzata anche delle full hybrid tra le vetture di NLT (+13%), mentre nel breve termine sono raddoppiate. Nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri, la pesante contrazione del diesel (-22,8% nel NLT) inizia a essere parzialmente compensata dall'avanzata delle ibride "vere" (che quasi raddoppiano le nuove targhe nel NLT sia per le full hybrid sia per le plug-in hybrid).

In controtendenza, invece, il canale del noleggio a breve termine tra i VCL: le immatricolazioni di veicoli a gasolio crescono del 16,3% e tutte le altre alimentazioni calano. L'incremento delle immatricolazioni di auto elettriche pure è più contenuto rispetto al mercato nel suo complesso: +21,2% nel NLT e +27,1% nel NBT (+70% quest'anno nel mercato totale). Invece nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri i mezzi a corrente sono in calo (-5,6% nel NLT e -53,4% nel NBT).

Da rimarcare la pesante flessione del diesel in ambito vetture di noleggio a lungo termine: -34,5%. Le auto a gasolio rappresentano nel trimestre una quota di mercato del 18,1% (nel mercato nel suo complesso quest'anno sono arrivate all'11,5%).

Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi del terzo trimestre 2026 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 che emergono nello studio delle immatricolazioni del terzo trimestre di quest'anno indicano che il comparto del noleggio continua, come nel semestre precedente, a viaggiare a due velocità: il breve termine rimane il canale con il maggior tasso di crescita in assoluto (+36,5% da gennaio a settembre), mentre il lungo termine è l'unico tra i canali della distribuzione ad apparire in rosso, seppur molto moderato (-0,8%). Ma per leggere in maniera corretta i dati del noleggio a lungo termine nel 2026, occorre ricordare che nel 2025 il comparto vide una forte spinta (soprattutto legata alle società captive e al bando Consip, in particolare nella prima parte dell'anno), un picco quindi anomalo. Il dato di quest'anno non è affatto negativo, soprattutto se messo a confronto con anni a stagionalità più ordinaria: nel 2026 da gennaio a settembre il noleggio a lungo termine ha totalizzato 313.000 immatricolazioni tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, circa 10.000 in meno rispetto allo stesso periodo del 2025.

Il breve termine, da parte sua, prosegue a viaggiare su ritmi serrati: 35.000 unità aggiuntive sul 2025 e 37.000 sul 2024, avendo quest'anno raggiunto quota 130.000 unità.

Da luglio a settembre il settore del noleggio ha immatricolato 98.682 veicoli (+3,1%), di cui 83.092 vetture (+7,6%) e 15.590 commerciali leggeri (-15,5%). La quota del noleggio sull'intero mercato raggiunge il 26,6%, che in ambito vetture si traduce in una quota del 25% e nel settore dei mezzi da lavoro del 40,9%.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

“I dati dei primi nove mesi confermano la capacità del settore di sostenere il mercato automotive e di rispondere alle esigenze di mobilità di imprese, professionisti, cittadini e turisti. Una crescita che rischia tuttavia di essere frenata da una vera e propria ‘bulimia legislativa’, che negli ultimi mesi ha investito il settore: dalle modifiche alla disciplina dei fringe benefit alle insane complicazioni sull’Imposta Provinciale di Trascrizione e sul bollo, fino all’assurda previsione contenuta nel Codice della Strada che trasferirebbe sulle società di noleggio i costi delle multe non pagate dai clienti stranieri. Un insieme di misure che addensa nubi sulle prospettive del comparto e rende sempre più difficile programmare investimenti. L’incertezza del quadro regolatorio, unita a una visione del settore come una sorta di bancomat da cui drenare nuove risorse, rischia di compromettere lo sviluppo di un mercato che genera valore ben oltre i propri confini, dando un contributo concreto alla transizione ecologica (le flotte a nolo hanno un’età media di circa 4 anni, contro gli oltre 11 anni del parco circolante nazionale) e all’industria turistica, permettendo a milioni di visitatori di raggiungere borghi, località e attrazioni non adeguatamente serviti dal trasporto pubblico. Chiediamo quindi alle istituzioni di superare un approccio normativo frammentato, di avviare il più volte declamato percorso di semplificazione e razionalizzazione delle regole, eliminando sovrapposizioni, adempimenti e disposizioni che aumentano la complessità senza produrre benefici e di riconoscere pienamente il noleggio come un asset strategico per il Paese. Servono stabilità, certezza delle regole e una visione di medio-lungo periodo. È ora di definire un quadro normativo unico dedicato al settore”, ha commentato il Presidente ANIASA Italo Folonari.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Lavoro, figli e spostamenti: la mobilità familiare cerca maggiore semplicità

Portare i bambini a scuola, arrivare al lavoro in orario, fare la spesa, accompagnare un figlio a sport o a una visita e rientrare senza trasformare ogni giornata in una corsa contro il tempo.

Portare i bambini a scuola, arrivare al lavoro in orario, fare la spesa, accompagnare un figlio a sport o a una visita e rientrare senza trasformare ogni giornata in una corsa contro il tempo. Per molte famiglie **la mobilità non coincide con un singolo tragitto**, ma con una sequenza di impegni collegati tra loro. Basta che un mezzo sia in ritardo, che l'auto abbia un guasto o che cambi l'orario di uscita da scuola perché l'intera organizzazione debba essere riscritta.

La ricerca di semplicità nasce quindi da un'esigenza concreta: **ridurre i passaggi, rendere più prevedibili i costi e scegliere mezzi coerenti con i percorsi reali**. Non esiste una soluzione uguale per tutti. Nei centri ben serviti possono funzionare trasporto pubblico, bicicletta e tragitti a piedi; nelle periferie, nei piccoli comuni o quando gli orari familiari sono poco compatibili, **l'auto conserva spesso un ruolo centrale**.

La scelta più razionale parte da una domanda pratica: **quale combinazione permette alla famiglia di muoversi con meno imprevisti**, senza pagare servizi inutili o sottovalutare i vincoli legati all'utilizzo del veicolo?

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

La giornata familiare è una catena di spostamenti

La mobilità quotidiana italiana ha dimensioni che spiegano bene la pressione organizzativa sulle famiglie. I dati del Censimento permanente indicano che **28.871.447 persone** hanno dichiarato di recarsi ogni giorno nel luogo abituale di studio o di lavoro e di rientrare nella propria abitazione. Nel primo semestre 2024, inoltre, l'Osservatorio Audimob ha stimato **96,5 milioni di spostamenti in un giorno medio feriale** per la popolazione tra 14 e 85 anni. L'automobile ha coperto il **63,1% degli spostamenti**, confermandosi il mezzo prevalente. (Dati istat.it)

Il dato più vicino alla vita dei genitori riguarda gli studenti più giovani. Nell'analisi Istat sulle trasformazioni della vita quotidiana, riferita al 2023, **il 47,3% dei ragazzi fino a 14 anni viene accompagnato a scuola in auto**, mentre il 36,4% va a piedi. Nella fascia lavorativa tra 25 e 44 anni, il 72,1% raggiunge il lavoro in auto o in moto. Questi numeri non dimostrano che l'automobile sia sempre la scelta migliore, ma mostrano quanto spesso **gli orari lavorativi e quelli dei figli finiscano per gravare sullo stesso mezzo e sulla stessa persona**. (Dati istat.it)

Il tragitto casa-lavoro, infatti, raramente resta isolato. Può comprendere una deviazione verso la scuola, una tappa al supermercato, il passaggio dai nonni o l'accompagnamento a un'attività pomeridiana. **La semplicità dipende dalla capacità di gestire tutta la catena**, anziché valutare separatamente ogni spostamento.

Semplicità non significa usare sempre l'auto

Una mobilità familiare semplice è prima di tutto **una mobilità organizzata**. L'auto può essere indispensabile per alcune tratte e superflua per altre. Usarla per ogni spostamento, soprattutto nei centri urbani, può aumentare i tempi dedicati alla ricerca del parcheggio, l'esposizione al traffico e i costi variabili. Allo stesso modo, affidarsi esclusivamente ai mezzi pubblici può essere poco realistico quando scuola, luogo di lavoro e attività pomeridiane si trovano lungo direttrici diverse.

La soluzione più efficiente può quindi essere **mista**: andare a piedi a scuola nei giorni compatibili, usare il trasporto pubblico per il tragitto casa-lavoro e tenere l'auto per gli spostamenti concatenati o per le giornate con orari più rigidi.

Nei piccoli comuni e nelle aree periferiche il margine di scelta è spesso inferiore. I dati Istat mostrano che nei comuni fino a 2.000 abitanti **il 70,1% delle persone che si spostano abitualmente utilizza soltanto mezzi privati**, mentre nei comuni al centro delle aree metropolitane la quota scende al 49,1%. (Dati istat.it)

Il punto non è contrapporre automobile e mobilità sostenibile. È **assegnare a ogni mezzo il ruolo più sensato**, evitando di costruire l'intera settimana familiare attorno a una sola opzione fragile.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

L’auto di famiglia va scelta sui percorsi reali

La vettura adatta non è necessariamente quella più grande o quella con il prezzo di listino più basso. È quella che **risponde all’uso effettivo**. Una famiglia che percorre pochi chilometri in città parcheggia in spazi stretti e viaggia raramente avrà esigenze diverse da chi affronta ogni giorno una tratta extraurbana, porta due bambini con seggiolini e nel fine settimana carica passeggino, borse sportive o valigie.

Prima di scegliere conviene annotare per almeno due settimane:

- **I chilometri percorsi nei giorni feriali e nel fine settimana**;
- Il numero abituale di passeggeri, seggiolini e bagagli;
- Il tipo di strade, la disponibilità di parcheggio e l’accesso ad aree soggette a limitazioni;
- La frequenza dei viaggi lunghi e la necessità di spazio aggiuntivo;
- **La possibilità reale di ricarica**, qualora si valuti un’auto elettrica o ibrida plug-in.

Questo semplice diario evita due errori comuni: acquistare o noleggiare una vettura sovradimensionata per le necessità quotidiane oppure scegliere un modello che sembra conveniente, ma diventa scomodo appena la famiglia affronta una settimana più intensa.

Anche **il chilometraggio va calcolato con attenzione**. Non basta moltiplicare la distanza tra casa e lavoro per il numero dei giorni lavorativi. Devono essere aggiunti i tragitti scolastici, le commissioni, gli spostamenti del fine settimana e un margine per le esigenze impreviste.

Il vero obiettivo è rendere prevedibili costi e gestione

Per una famiglia, **il costo dell’auto non coincide con il prezzo di acquisto o con il canone mensile**. Vanno considerati assicurazione, manutenzione, riparazioni, pneumatici, consumi, eventuali interessi del finanziamento e perdita di valore. Alcune voci sono ricorrenti, altre arrivano senza preavviso e possono incidere proprio nei mesi in cui si sommano spese scolastiche, vacanze o attività dei figli.

Il tema è particolarmente rilevante in Italia, dove **il parco circolante è anziano**. Secondo l’Annuario statistico ACI 2025, nel 2024 l’età mediana delle autovetture ha raggiunto **13 anni**; circa il 24% del parco appartiene alle classi Euro 0-3, quindi comprende veicoli con almeno 19 anni. Un’auto datata non è automaticamente inaffidabile, ma richiede una manutenzione attenta e può esporre la famiglia a interventi più frequenti, limitazioni alla circolazione o standard di sicurezza meno aggiornati.

La semplicità, in questo caso, consiste nel **sapere quali spese sono già pianificate e quali restano a carico dell’utilizzatore**. Un costo mensile stabile può essere utile, ma va sempre confrontato con il costo complessivo della formula scelta e con i servizi realmente compresi.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Quando il noleggio a lungo termine può alleggerire la gestione

Il noleggio a lungo termine è **un contratto pluriennale**, spesso configurato su 24, 36, 48 o 60 mesi, che consente di utilizzare un veicolo pagando un canone mensile. Non è un finanziamento, non è leasing e non coincide con il noleggio breve utilizzato per pochi giorni. Alla scadenza **l'auto non diventa automaticamente di proprietà del cliente** e non è prevista una maxirata finale. Le eventuali alternative di fine contratto dipendono dal provider e dalla specifica offerta.

Nel canone possono essere compresi servizi come RCA e altre coperture assicurative, assistenza stradale, manutenzione ordinaria e/o straordinaria e gestione amministrativa, secondo quanto previsto dalle condizioni contrattuali. **Franchigie, massimali, esclusioni e servizi aggiuntivi vanno controllati singolarmente**.

Pneumatici e vettura sostitutiva, per esempio, non devono essere considerati inclusi automaticamente. **Il bollo non rientra nel canone**; in alcuni casi il provider può gestirne il pagamento attraverso una delega.

Questa formula può ridurre il numero di scadenze e di spese impreviste da amministrare, ma **non è priva di vincoli**. Durata, chilometraggio, anticipo e servizi devono essere definiti prima della firma. In alcuni casi è possibile rimodulare i chilometri o la durata durante il contratto, con un ricalcolo e condizioni stabilite dal provider. La pratica resta inoltre **soggetta alla sua approvazione**, che comprende la verifica della documentazione e della fattibilità finanziaria.

Come leggere un'offerta senza fermarsi al canone

Il canone più basso non identifica da solo l'offerta più adatta. Una differenza mensile contenuta può dipendere da un anticipo elevato, da un chilometraggio insufficiente, da franchigie diverse o dall'assenza di servizi utili. Per una famiglia che usa l'auto ogni giorno, è più importante confrontare **il costo complessivo e la coerenza del contratto con le abitudini reali**.

In questo percorso può essere utile una consulenza digitale. **Yoyomove è una piattaforma che costruisce soluzioni di noleggio a medio e lungo termine e accompagna il cliente dalla scelta alla consegna**, collaborando con provider europei; il contratto viene stipulato con il provider, mentre la piattaforma svolge attività di consulenza e intermediazione. Sul portale di **Yoyomove** si possono valutare anche formule di **noleggio a lungo termine senza anticipo**, verificando durata, chilometri, servizi e disponibilità in relazione al proprio profilo.

La formula senza versamento iniziale **non è gratuita e non equivale all'assenza di impegni**. L'anticipo è una quota iniziale, spesso opzionale, che riduce il canone mensile; non è una cauzione né una caparra da restituire. Rinunciando all'anticipo, l'intero importo viene distribuito sui canoni e la cifra mensile tende quindi a essere più alta.

La scelta può avere senso quando la priorità è **conservare liquidità**, ma deve essere confrontata con l'esborso complessivo previsto dal contratto.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

L'interesse dei privati per il lungo termine è in crescita: secondo l'analisi ANIASA sul primo semestre 2026, la loro quota sul totale dei noleggi a lungo termine è arrivata al **23,5%**, rispetto al 21,6% del 2025 e al 16,8% del 2024. Il dato segnala un ampliamento del pubblico, ma **non dimostra che la formula sia conveniente per ogni famiglia**.

Le domande da fare prima di firmare

Un contratto ben letto è già una forma di semplificazione. Prima di impegnarsi conviene chiedere risposte scritte e verificare almeno questi aspetti:

- **Quanti chilometri sono inclusi e quanto costano quelli eccedenti**;
- Quali coperture assicurative sono previste, con quali franchigie, massimali ed esclusioni;
- Se la manutenzione comprende interventi ordinari, straordinari o entrambi;
- Quali servizi sono opzionali, tra pneumatici, auto sostitutiva e consegna;
- **Quali penali o indennizzi si applicano in caso di recesso anticipato**;
- Come viene valutato lo stato d'uso alla riconsegna e quali danni possono generare addebiti.

Va poi verificata **la documentazione richiesta**. Per i privati sono normalmente necessari documenti anagrafici, patente, prove di reddito e coordinate bancarie; professionisti e aziende devono produrre documenti coerenti con la propria forma giuridica e situazione economica.

Tempi e approvazione non possono essere garantiti in anticipo, perché dipendono dal controllo svolto dal provider. Anche la consegna è collegata **alla disponibilità del veicolo e alle tempistiche previste dalla specifica offerta**.

Una mobilità semplice nasce da un piano realistico

La famiglia che cerca maggiore semplicità non ha bisogno della formula più pubblicizzata, ma di **una soluzione che regga nei giorni normali e in quelli complicati**. Il primo passo è ricostruire tragitti, orari, chilometri e carichi reali; il secondo è assegnare a piedi, bicicletta, trasporto pubblico e auto il ruolo più efficiente; il terzo è **confrontare i costi sull'intero periodo**, includendo servizi, vincoli e possibili spese finali.

Acquisto, auto usata, car sharing e noleggio pluriennale possono essere risposte valide in contesti diversi. La scelta corretta è quella che **riduce le variabili difficili da gestire senza creare nuovi obblighi sproporzionati**.

Per chi ha figli, turni di lavoro e molti spostamenti concatenati, semplicità significa soprattutto questo: **sapere in anticipo come ci si muoverà, quanto si spenderà e cosa accadrà quando qualcosa cambia**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Informazioni fornite in modo indipendente da un nostro partner nell'ambito di un accordo commerciale tra le parti. Contenuti riservati a un pubblico maggiorenne.

Noleggio veicoli, il diesel crolla ma le flotte crescono ancora

ANIASA e Dataforce fotografano breve termine in forte crescita, lungo termine stabile sui volumi record e diesel in netta ritirata

Il noleggio veicoli ha immatricolato 98.682 unità tra luglio e settembre 2026, in crescita del 3,1% sull'anno precedente. A trainare il risultato è stato il breve termine, con un balzo del 29%, mentre il lungo termine si è mantenuto sui livelli del 2025 (-0,8%).

Lo rileva **l'analisi trimestrale di ANIASA e Dataforce**, che fotografa un comparto in espansione sul fronte dei volumi ma in calo di quota. Il noleggio ha pesato per il 26,6% delle immatricolazioni nazionali nel trimestre, contro il 31,6% registrato nei primi nove mesi dell'anno.

Il dato non indica una frenata, ma una crescita più rapida degli altri canali, auto-immatricolazioni e privati in testa.

Breve termine in accelerazione, lungo termine stabile

Da gennaio a settembre il noleggio ha targato complessivamente **443.728 veicoli**, circa 25.000 in più rispetto allo stesso periodo del 2025 (+5,9%). Il **breve termine** resta il canale più dinamico, con un incremento del 36,5% nei nove mesi e 130.000 unità raggiunte, contro le

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

95.000 circa del 2024.

Il lungo termine ha totalizzato 313mila immatricolazioni tra auto e veicoli commerciali leggeri, circa **10mila in meno** rispetto al 2025. Il calo si spiega soprattutto con **l'effetto del bando Consip** che, l'anno scorso, aveva gonfiato i volumi delle società captive nella prima parte dell'anno, rendendo il confronto penalizzante.

Italo Folonari, presidente ANIASA, ha sottolineato le difficoltà normative che pesano sul settore.

"Una crescita che rischia di essere frenata da una vera e propria bulimia legislativa, che negli ultimi mesi ha investito il settore",

ha dichiarato, citando le modifiche ai fringe benefit e le complicazioni su **Imposta Provinciale di Trascrizione** e bollo.

Diesel in calo, crescono ibride plug-in ed elettriche

Il trimestre conferma la **svolta verso alimentazioni** più **ecologiche** nel comparto auto. Le **plug-in hybrid** sono cresciute del 37% nel lungo termine e del 72% nel breve termine, mentre le full hybrid sono salite del 13% nel NLT e sono raddoppiate nel NBT.

Il **diesel** resta l'unica alimentazione in calo tra le vetture a noleggio a lungo termine, con una flessione del 34,5% nel trimestre e una quota scesa al 18,1%, inferiore a quella delle plug-in hybrid (23,5%). Le auto elettriche crescono più lentamente rispetto al mercato complessivo, dove si moltiplicano del 70%. Nel noleggio avanzano del 21,2% nel lungo termine e del 27,1% nel breve termine.

Tra i **veicoli commerciali leggeri** il quadro è diverso: il **gasolio domina** ancora con una quota del 77,3% nel lungo termine e oltre il 92% nel breve termine, dove le immatricolazioni a gasolio sono addirittura cresciute del 16,3%. Le ibride vere restano marginali ma quasi raddoppiano le nuove targhe nel lungo termine.

Scarica tutti i dati completi qui

Fiat Panda in vetta, Ayvens guida il lungo termine

Fiat Panda è tornata al primo posto tra i modelli più noleggiati a lungo termine, con 4.864 unità nel trimestre (+59%) e quasi 15.000 nei nove mesi. Segue Peugeot 3008, che ha più che raddoppiato le immatricolazioni (+119,8%), davanti a Volkswagen Tiguan, BYD Seal U e BMW X1. Nel breve termine comanda invece BYD Seal U, seguita da due modelli MG.

Tra gli operatori, **Ayvens** mantiene il primato nel lungo termine vetture con una quota del 23,3% nei nove mesi, in crescita di 3,5 punti, davanti ad Arval, Leasys e Volkswagen Leasing. Nei veicoli commerciali leggeri resta Leasys al comando, pur con un calo della quota di oltre 12 punti, davanti ad Arval e Ayvens.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Sul peso crescente della fiscalità nelle scelte di alimentazione è intervenuto **Salvatore Saladino**, General Manager di Dataforce Italia.

"Quando il trattamento fiscale rende economicamente penalizzante per il dipendente scegliere soluzioni diverse da PHEV e BEV, l'effetto è quello di spostare la domanda non verso la tecnologia più adatta, ma verso quella fiscalmente più conveniente",

ha dichiarato, osservando come questo possa **aumentare i costi complessivi** per aziende e utilizzatori.

Vogliamo la tua opinione!

- Il team di Motor1.com

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Il settore del noleggio sostiene il mercato auto italiano: i dati parlano chiaro

Il **noleggio continua** a dare un **contributo molto importante** al mercato delle quattro ruote in Italia, che sta vivendo un 2026 decisamente positivo, come confermano i dati sulle immatricolazioni aggiornati alla fine del mese di settembre. L'impatto del noleggio è chiarito da un nuovo report di Aniasa e Dataforce, con un'analisi basata sui dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Aci.

Un sostegno prezioso

Considerando i primi nove mesi del 2026 (gennaio – settembre), il noleggio è riuscito a garantire un contributo importante al settore delle immatricolazioni, raggiungendo una **quota del 31,6%** del totale delle nuove targhe. Ricordiamo che il mercato auto italiano è in forte crescita.

Un trimestre positivo

Il **trimestre** compreso **tra luglio e settembre** si è chiuso con oltre 98 mila unità immatricolate e un +3,1% rispetto ai dati dello scorso anno. La crescita è trainata, in particolare, dal noleggio a breve termine, protagonista del mercato con un eccellente +29%. Da segnalare, invece, un leggero calo per il noleggio a lungo termine, che chiude il trimestre con un -0,8%.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

I dati raccolti evidenziano che le autovetture a noleggio sono state 83.092 (+7,6%), mentre i veicoli commerciali leggeri sono scesi a 15.590 unità (-15,5%). Di conseguenza, la quota complessiva del noleggio è stata del 26,6%, con un'incidenza del 25% sulle auto e del 40,9% per quanto riguarda i veicoli commerciali.

Il parziale annuo

Nel corso del 2026, il settore del noleggio ha registrato oltre 443 mila unità immatricolate, con un **incremento del 5,9%** rispetto ai dati del 2025. In termini assoluti, si tratta di una crescita di circa 25 mila esemplari. Il miglioramento maggiore è del breve termine, che fa segnare un ottimo +36,5%, raggiungendo un totale di 130 mila veicoli. Per il lungo termine, invece, il dato è di 313 mila unità.

Modelli e alimentazioni

Analizzando i dati del noleggio a lungo termine, si registra un passo in avanti del 37% per i veicoli ibridi plug-in, affiancato da un incremento del 13,1% per le full hybrid e del 21,2% per le vetture 100% elettriche. Netta flessione, invece, per le auto diesel, che nel trimestre precipitano del 34,5%, riducendo la propria fetta di mercato ad appena il 18,1%.

Passando al comparto di breve termine, lo scenario vede le ibride plug-in schizzare in alto del 72%, mentre le full hybrid registrano un raddoppio esatto dei volumi (+100%). L'avanzata delle auto puramente elettriche in questo settore risulta più moderata, attestandosi a un +27,1%.

Tra le vetture più richieste, il terzo trimestre incorona nuovamente la **Fiat Panda** come leader del lungo termine grazie a 4.864 unità immatricolate (in crescita del 59%). Completano il podio la Peugeot 3008, forte di un notevole +119,8%, e la Volkswagen Tiguan, che al contrario arretra del 15,1%.

Infine, per quanto riguarda le flotte a breve termine, a conquistare la vetta della classifica è la **Byd Seal U** (+31,1%), protagonista del segmento delle ibride plug-in, immediatamente seguita dalla MG ZS, che sta crescendo in modo significativo, con un'impennata del 150,2%.

Il commento

Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha commentato:

"Il settore continua a sostenere il mercato automotive e a rispondere alle esigenze di imprese, professionisti, cittadini e turisti. Servono stabilità, certezza delle regole e una visione di medio-lungo periodo per sostenere gli investimenti e riconoscere il noleggio come asset strategico per il Paese."

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Il settore del noleggio sostiene il mercato auto italiano: i dati parlano chiaro

Il **noleggio continua** a dare un **contributo molto importante** al mercato delle quattro ruote in Italia, che sta vivendo un 2026 decisamente positivo, come confermano i dati sulle immatricolazioni aggiornati alla fine del mese di settembre. L'impatto del noleggio è chiarito da un nuovo report di Aniasa e Dataforce, con un'analisi basata sui dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Aci.

Un sostegno prezioso

Considerando i primi nove mesi del 2026 (gennaio – settembre), il noleggio è riuscito a garantire un contributo importante al settore delle immatricolazioni, raggiungendo una **quota del 31,6%** del totale delle nuove targhe. Ricordiamo che il mercato auto italiano è in forte crescita.

Un trimestre positivo

Il **trimestre** compreso **tra luglio e settembre** si è chiuso con oltre 98 mila unità immatricolate e un +3,1% rispetto ai dati dello scorso anno. La crescita è trainata, in particolare, dal noleggio a breve termine, protagonista del mercato con un eccellente +29%. Da segnalare, invece, un leggero calo per il noleggio a lungo termine, che chiude il trimestre con un -0,8%.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

I dati raccolti evidenziano che le autovetture a noleggio sono state 83.092 (+7,6%), mentre i veicoli commerciali leggeri sono scesi a 15.590 unità (-15,5%). Di conseguenza, la quota complessiva del noleggio è stata del 26,6%, con un'incidenza del 25% sulle auto e del 40,9% per quanto riguarda i veicoli commerciali.

Il parziale annuo

Nel corso del 2026, il settore del noleggio ha registrato oltre 443 mila unità immatricolate, con un **incremento del 5,9%** rispetto ai dati del 2025. In termini assoluti, si tratta di una crescita di circa 25 mila esemplari. Il miglioramento maggiore è del breve termine, che fa segnare un ottimo +36,5%, raggiungendo un totale di 130 mila veicoli. Per il lungo termine, invece, il dato è di 313 mila unità.

Modelli e alimentazioni

Analizzando i dati del noleggio a lungo termine, si registra un passo in avanti del 37% per i veicoli ibridi plug-in, affiancato da un incremento del 13,1% per le full hybrid e del 21,2% per le vetture 100% elettriche. Netta flessione, invece, per le auto diesel, che nel trimestre precipitano del 34,5%, riducendo la propria fetta di mercato ad appena il 18,1%.

Passando al comparto di breve termine, lo scenario vede le ibride plug-in schizzare in alto del 72%, mentre le full hybrid registrano un raddoppio esatto dei volumi (+100%). L'avanzata delle auto puramente elettriche in questo settore risulta più moderata, attestandosi a un +27,1%.

Tra le vetture più richieste, il terzo trimestre incorona nuovamente la **Fiat Panda** come leader del lungo termine grazie a 4.864 unità immatricolate (in crescita del 59%). Completano il podio la Peugeot 3008, forte di un notevole +119,8%, e la Volkswagen Tiguan, che al contrario arretra del 15,1%.

Infine, per quanto riguarda le flotte a breve termine, a conquistare la vetta della classifica è la **Byd Seal U** (+31,1%), protagonista del segmento delle ibride plug-in, immediatamente seguita dalla MG ZS, che sta crescendo in modo significativo, con un'impennata del 150,2%.

Il commento

Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha commentato:

"Il settore continua a sostenere il mercato automotive e a rispondere alle esigenze di imprese, professionisti, cittadini e turisti. Servono stabilità, certezza delle regole e una visione di medio-lungo periodo per sostenere gli investimenti e riconoscere il noleggio come asset strategico per il Paese."

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Navigazione articoli

Noleggio veicoli al 31,6% del mercato: volano breve termine e PHEV

Il **noleggio veicoli** si prende una fetta sempre più grossa del mercato italiano. Tra gennaio e settembre 2026 quasi un veicolo nuovo su tre immatricolato nel Paese era destinato proprio a questo canale. Numeri alla mano, il comparto ha toccato 443.728 targhe, il 5,9% in più rispetto allo stesso periodo del 2025, arrivando a una **quota del 31,6%** sul totale nazionale. Nel solo terzo trimestre la crescita è stata più misurata, pari al 3,1%, con 98.682 veicoli tra automobili e commerciali leggeri.

I dati raccontano un comparto in movimento. Da luglio a settembre il noleggio ha immatricolato 83.092 vetture, in aumento del 7,6%, e 15.590 veicoli commerciali leggeri, questi ultimi però in calo del 15,5%. La quota complessiva del canale nel trimestre si è fermata al 26,6%, con il 25% tra le auto e il 40,9% tra i mezzi da lavoro. A spingere tutto è soprattutto il **noleggio a breve termine**, che nei primi nove mesi ha guadagnato il 36,5% toccando quota 130.000 unità, cioè 35.000 in più rispetto all'anno precedente. Il lungo termine invece ha segnato circa 313.000 immatricolazioni, con una leggera flessione dello 0,8% su base annua. Pesa il confronto con il 2025, un anno eccezionale anche grazie alle consegne legate al bando Consip e alle società captive.

Le ibride plug-in sorpassano il diesel

Qui arriva la novità più interessante. Nel terzo trimestre le immatricolazioni di **ibride plug-in** sono cresciute del 37% nel lungo termine e addirittura del 72% nel breve. Nel noleggio a lungo termine le PHEV hanno raggiunto una quota del 23,5%, superando in modo netto il diesel, sceso al 18,1% dopo un crollo del 34,5%. Benzina e mild hybrid insieme restano la categoria più forte, con il 36,4%. Crescono pure le full hybrid, del 13,1%, e le auto elettriche, del 21,2%, che hanno superato le 6.000 targhe arrivando all'8,9% del lungo termine nel trimestre. Il peso delle PHEV nelle flotte è più che doppio rispetto all'intero mercato, 19,5% nei primi nove mesi contro il 9,2% complessivo. A fare la differenza è la disciplina fiscale dei fringe benefit, che rende queste vetture convenienti per molte auto aziendali. Dettaglio da non sottovalutare per l'usato, visto che i mezzi a noleggio hanno un'età media di circa quattro anni contro gli oltre undici del parco nazionale.

Panda prima nel lungo termine, BYD nel breve

Sul fronte dei modelli, la **Fiat Panda** è tornata in cima tra le auto più immatricolate nel lungo termine, con 4.864 unità nel trimestre e un balzo del 59%. Dietro ci sono Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan, BYD Seal U e BMW X1. Nel breve termine comanda invece la BYD Seal U davanti a MG ZS, MG 3, BYD Atto 2 e Audi A3, mentre nel cumulato dei nove mesi prevale la

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

BYD Atto 2. La presenza di diversi marchi cinesi nelle flotte dice molto su come il noleggio stia diventando una porta d'ingresso nel mercato italiano. Discorso diverso per i **commerciali leggeri**, ancora saldamente legati al gasolio: nel lungo termine il diesel tiene il 77,3% nonostante un calo del 22,8%, mentre nel breve arriva addirittura al 92,2%. Il presidente di ANIASA, Italo Folonari, ha ricordato gli effetti delle modifiche ai fringe benefit, delle complicazioni su IPT e bollo e delle norme sulle multe non pagate dai clienti stranieri. Per chi programma acquisti di migliaia di veicoli, la prevedibilità fiscale incide direttamente su composizione e tempi di rinnovo delle flotte.

Fonte
Immagine: automoto.it

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Noleggio, 443.728 veicoli immatricolati nei primi nove mesi del 2026

Il noleggio rappresenta il 31,6% delle immatricolazioni nazionali nei primi nove mesi del 2026. Secondo l'analisi di ANIASA e Dataforce, da gennaio a settembre sono stati immatricolati 443.728 veicoli, circa 25.000 in più rispetto allo stesso periodo del 2025, con una crescita del 5,9%.

Nel terzo trimestre il settore ha registrato 98.682 immatricolazioni, in aumento del 3,1%. La crescita è sostenuta soprattutto dal noleggio a breve termine, che nei primi nove mesi segna un incremento del 36,5% e raggiunge circa 130.000 unità. Il lungo termine si mantiene invece vicino ai livelli dello scorso anno, con una flessione dello 0,8%. Il confronto risente dei volumi eccezionali registrati dal NLT nel 2025, anche per effetto delle forniture legate al bando Consip.

Nel periodo luglio settembre le vetture a noleggio sono cresciute del 7,6%, mentre i veicoli commerciali leggeri hanno registrato una contrazione del 15,5%. La quota del noleggio sul mercato complessivo è stata del 26,6%, pari al 25% per le autovetture e al 40,9% per i veicoli commerciali leggeri.

La composizione delle flotte continua a cambiare. Nel NLT, le plug in hybrid sono cresciute del 37% nel terzo trimestre e rappresentano il 23,5% delle immatricolazioni. Le full hybrid aumentano del 13,1%, mentre le elettriche pure crescono del 21,2%. Il diesel, al contrario, registra una flessione del 34,5% nelle autovetture a lungo termine e scende al 18,1% di quota.

Nel breve termine le plug in hybrid aumentano del 72% e le elettriche del 27,1%. Il quadro è diverso per i veicoli commerciali leggeri, dove il diesel conserva un peso dominante: nel NLT raggiunge il 77,3% e nel NBT arriva al 92,2%.

Sul fronte degli operatori, Ayvens mantiene la leadership nel noleggio a lungo termine delle autovetture, con una quota del 26,6% nel terzo trimestre. Seguono Arval, Volkswagen Leasing e Leasys. Nel cumulato dei primi nove mesi Ayvens raggiunge il 23,3% di quota, davanti ad Arval, Leasys e Volkswagen Leasing.

Per il breve termine, nei primi nove mesi il gruppo degli altri operatori mantiene la prima

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

posizione con il 13,02%, davanti ad Avis Budget Italia con il 12,51%, alle immatricolazioni riconducibili a concessionarie e case automobilistiche con il 12,06%, a Europcar con il 10,88% e Hertz con il 10,77%.

Tra i modelli più noleggiati nel lungo termine nel terzo trimestre torna al primo posto Fiat Panda, con 4.864 immatricolazioni e una crescita del 59%. Seguono Peugeot 3008, Volkswagen Tiguan, BYD Seal U e BMW X1. Nel breve termine la graduatoria delle autovetture vede invece in testa BYD Seal U, seguita da MG ZS, MG 3, BYD Atto 2 e Audi A3.

Per Salvatore Saladino, General Manager di Dataforce Italia, la componente fiscale sta incidendo sulle scelte delle flotte. "I dati mostrano quanto una norma fiscale possa incidere sulle dinamiche naturali del mercato, orientando le scelte delle aziende verso determinate alimentazioni indipendentemente dalle reali esigenze di utilizzo". Secondo Saladino, le flotte hanno bisogno di soluzioni diverse in funzione delle percorrenze e delle modalità operative e la fiscalità dovrebbe accompagnare la transizione senza sostituirsi alle esigenze del mercato.

Sul fronte normativo, Italo Folonari, Presidente di ANIASA, richiama invece l'incertezza legata alle recenti modifiche legislative. “L'incertezza del quadro regolatorio, unita a una visione del settore come una sorta di bancomat da cui drenare nuove risorse, rischia di compromettere lo sviluppo di un mercato che genera valore ben oltre i propri confini”. Folonari chiede maggiore stabilità e un quadro normativo dedicato al settore del noleggio.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Imprese: noleggio al 31,6% di quota in immatricolazioni in primi 9 mesi-2-

Imprese: noleggio al 31,6% di quota in immatricolazioni in primi 9 mesi-2- Milano, 6 ott. (LaPresse) - Tra le tendenze principali di questo terzo trimestre 2026 occorre segnalare un sempre più evidente passaggio del noleggio alle tipologie di alimentazione più ecologiche (soprattutto nel comparto auto), con un'accelerazione delle immatricolazioni di plug-in hybrid eccellente nel NLT (+37%) e clamorosa nel NBT (+72%). Importante avanzata anche delle full hybrid tra le vetture di NLT (+13%), mentre nel breve termine sono raddoppiate. Nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri, la pesante contrazione del diesel (-22,8% nel NLT) inizia a essere parzialmente compensata dall'avanzata delle ibride "vere" (che quasi raddoppiano le nuove targhe nel NLT sia per le full hybrid sia per le plug-in hybrid).In controtendenza, invece, il canale del noleggio a breve termine tra i VCL: le immatricolazioni di veicoli a gasolio crescono del 16,3% e tutte le altre alimentazioni calano. L'incremento delle immatricolazioni di auto elettriche pure è più contenuto rispetto al mercato nel suo complesso: +21,2% nel NLT e +27,1% nel NBT (+70% quest'anno nel mercato totale). Invece nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri i mezzi a corrente sono in calo (-5,6% nel NLT e -53,4% nel NBT).Da rimarcare la pesante flessione del diesel in ambito vetture di noleggio a lungo termine: -34,5%. Le auto a gasolio rappresentano nel trimestre una quota di mercato del 18,1% (nel mercato nel suo complesso quest'anno sono arrivate all'11,5%) ECO NG01 lcr 061022 OTT 26

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Imprese: noleggio al 31,6% di quota in immatricolazioni in primi 9 mesi

Imprese: noleggio al 31,6% di quota in immatricolazioni in primi 9 mesi Milano, 6 ott. (LaPresse) - "Nel trimestre estivo da luglio a settembre di quest'anno le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) crescono moderatamente (+3,1%) e soltanto grazie al noleggio a breve termine, protagonista quest'anno di una formidabile accelerazione. I dati indicano un aumento complessivo nei volumi di 3.000 unità, con un totale che si avvicina alle 100.000 immatricolazioni. Sono quasi 4.000 le targhe aggiuntive del noleggio a breve termine (tutte vetture, perché il comparto dei veicoli commerciali leggeri è stabile), mentre il noleggio a lungo termine si attesta ai livelli delle immatricolazioni del terzo trimestre 2025, con 2.000 auto in più e quasi 3.000 mezzi da lavoro in meno". Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi del terzo trimestre 2026 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.Con questi risultati, il noleggio continua a mantenere una posizione fondamentale sul mercato: la quota di questo comparto è infatti del 26,6% nel trimestre (ma sale al 31,6% nei primi 9 mesi dell'anno) sul totale delle immatricolazioni nazionali. Il noleggio dunque non cala nei volumi, ma scende di quota soltanto perché il canale dei privati e quello delle auto-immatricolazioni sono saliti di più. Nel terzo trimestre 2026, comunque, oltre un veicolo su 4 risulta essere immatricolato sui canali del noleggio. Un dato che si avvicina a 1 su 3 nel dato cumulativo da gennaio a settembre: quest'anno il noleggio ha targato 443.728 veicoli, circa 25.000 in più dello stesso periodo del 2025 (+5,9%).

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Auto, noleggio al 31,6% nelle immatricolazioni nazionali nei primi 9 mesi 2026-2-

Auto, noleggio al 31,6% nelle immatricolazioni nazionali nei primi 9 mesi 2026-2- Roma, 06 ott (GEA) - In controtendenza, invece, il canale del noleggio a breve termine tra i VCL: le

immatricolazioni di veicoli a gasolio crescono del 16,3% e tutte le altre alimentazioni calano. L'incremento delle immatricolazioni di auto elettriche pure è più contenuto rispetto al mercato nel suo complesso: +21,2% nel NLT e +27,1% nel NBT (+70% quest'anno nel mercato totale). Invece nell'ambito dei veicoli commerciali leggeri i mezzi a corrente sono in calo (-5,6% nel NLT e -53,4% nel NBT). Da rimarcare la pesante flessione del diesel in ambito vetture di noleggio a lungo termine: -34,5%. Le auto a gasolio rappresentano nel trimestre una quota di mercato del 18,1% (nel mercato nel suo complesso quest'anno sono arrivate all'11,5%). Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi del terzo trimestre 2026 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 che emergono nello studio delle immatricolazioni del terzo trimestre di quest'anno indicano che il comparto del noleggio continua, come nel semestre precedente, a viaggiare a due velocità: il breve termine rimane il canale con il maggior tasso di crescita in assoluto (+36,5% da gennaio a settembre), mentre il lungo termine è l'unico tra i canali della distribuzione ad apparire in rosso, seppur molto moderato (-0,8%). Ma per leggere in maniera corretta i dati del noleggio a lungo termine nel 2026, occorre ricordare che nel 2025 il comparto vide una forte spinta (soprattutto legata alle società captive e al bando Consip, in particolare nella prima parte dell'anno), un picco quindi anomalo. Il dato di quest'anno non è affatto negativo, soprattutto se messo a confronto con anni a stagionalità più ordinaria: nel 2026 da gennaio a settembre il noleggio a lungo termine ha totalizzato 313.000 immatricolazioni tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, circa 10.000 in meno rispetto allo stesso periodo del 2025. Il breve termine, da parte sua, prosegue a viaggiare su ritmi serrati: 35.000 unità aggiuntive sul 2025 e 37.000 sul 2024, avendo quest'anno raggiunto quota 130.000 unità. Da luglio a settembre il settore del noleggio ha immatricolato 98.682 veicoli (+3,1%), di cui 83.092 vetture (+7,6%) e 15.590 commerciali leggeri (-15,5%). La quota del noleggio sull'intero mercato raggiunge il 26,6%, che in ambito vetture si traduce in una quota del 25% e nel settore dei mezzi da lavoro del 40,9%.
"I dati dei primi nove mesi confermano la capacità del settore di sostenere il mercato automotive e di rispondere alle esigenze di mobilità di imprese, professionisti, cittadini e turisti. Una crescita che rischia tuttavia di essere frenata da una vera e propria 'bulimia legislativa', che negli ultimi mesi ha investito il settore: dalle modifiche alla disciplina dei fringe benefit alle insane complicazioni sull'Imposta Provinciale di Trascrizione e sul bollo, fino all'assurda previsione contenuta nel Codice della Strada che trasferirebbe sulle società di noleggio i costi delle multe non pagate dai clienti stranieri. Un insieme di misure che addensa nubi sulle prospettive del comparto e rende sempre più difficile programmare investimenti. L'incertezza del quadro regolatorio, unita a una visione del settore come una sorta di bancomat da cui drenare nuove risorse, rischia di compromettere lo sviluppo di un mercato che genera valore ben oltre i propri confini, dando un contributo concreto alla transizione ecologica (le flotte a nolo hanno un'età media di circa 4 anni, contro gli oltre 11 anni del parco circolante nazionale) e all'industria turistica, permettendo a milioni di visitatori di raggiungere borghi, località e attrazioni non adeguatamente serviti dal trasporto pubblico. Chiediamo quindi alle istituzioni di superare un approccio normativo frammentato, di avviare il più volte declamato percorso di semplificazione e razionalizzazione delle regole, eliminando sovrapposizioni, adempimenti e disposizioni che aumentano la complessità senza produrre benefici e di riconoscere pienamente il noleggio come un asset strategico per il Paese. Servono stabilità, certezza delle regole e una visione di medio-lungo periodo. È ora di definire un quadro normativo unico dedicato al settore", ha commentato il Presidente ANIASA Italo Folonari.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.