

Noleggino auto, immatricolazioni in calo nel 2024. Male il lungo termine. I modelli preferiti



ROMA - Prosegue il calo delle immatricolazioni del noleggio veicoli (auto più veicoli commerciali leggeri) che nel quarto trimestre segnano una diminuzione che sfiora il 21%, forte per il lungo termine (-22%) e meno pesante per il breve termine (-10,36%). Nel cumulato del 2024, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali (Vlc) chiude in negativo: -10,13% (auto in calo dell'11,74% e Vlc stabili a -0,2%).

A rilevarlo sono i dati dello studio trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da **Aniasa** e dalla società di analisi di mercato Dataforce. Nonostante l'andamento incerto, 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 pari a 374.000 unità. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 27%.

Il commento dell' **Aniasa**

"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 - ha sottolineato Alberto Viano, presidente **Aniasa** - 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”.

I modelli più apprezzati

La classifica dei modelli più apprezzati del Q4, nel noleggio a lungo termine vede in testa la Volkswagen Tiguan, seguita dalla Fiat Panda, Bmw X1, Toyota C-HR e Kia Sportage, mentre nel breve termine domina la MG ZS seguita dalle Volkswagen T-Cross, Taigo, T-Roc e dalla MG 3. L'alimentazione più diffusa nel 2024 nel noleggio a lungo termine di auto è tornata a essere quella a gasolio (comprese le mild hybrid) con una quota del 39%, e nel quarto trimestre le diesel hanno sfiorato addirittura il 41% di market share.

Le previsioni per il 2025

Secondo **Aniasa** e Dataforce, le incertezze che pesano sul comparto rendono quasi impossibile prevedere come sarà l'andamento del mercato dell'auto nel 2025. Nell'ipotesi più favorevole, Dataforce immagina un mercato del Nlt di circa 341.000 nuove immatricolazioni, con una contrazione dei volumi pari al 3,1%. Il noleggio a breve termine, invece, è dato in crescita: +6% a quota 110.700 immatricolazioni.

Lo scenario peggiore prevede un vero e proprio crollo del mercato, riportando il comparto automotive ai livelli del 1975. Il noleggio a lungo termine si attesterebbe attorno a 227.000 unità (-35,4% sul 2024), con una contrazione del 35% per le auto, 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, potrebbe scendere a poco più di 75.000 immatricolazioni (-27,9%), con una contrazione simile per le auto (-27,3% e 69.000 targhe) e più accentuata per i Vlc (-33,8%, con un volume di immatricolazioni di circa 6.300 unità).

Auto aziendali e fringe benefit 2025: le nuove regole



Il 2025 è un anno di cambiamenti per le **auto aziendali**, con nuove norme sui **fringe benefit** che mirano a ridefinire i criteri di tassazione, incentivare la transizione ecologica e rendere più equo il sistema fiscale. Queste modifiche, in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'Unione europea, meritano un approfondimento.

La trasformazione del calcolo dei fringe benefit auto aziendali

La principale novità introdotta nel 2025 riguarda il **metodo di calcolo dei fringe benefit sulle auto aziendali**. Fino allo scorso anno, il valore tassabile di un'auto aziendale era determinato in modo forfettario, considerando una percentuale del valore del veicolo.

Adesso il calcolo è basato su criteri più dettagliati, come le **emissioni di CO2** del veicolo e l'utilizzo effettivo per scopi privati. In pratica le auto a basse emissioni, come i veicoli elettrici e ibridi plug-in, saranno tassate in modo più vantaggioso rispetto ai veicoli tradizionali alimentati a benzina o diesel.

Nel dettaglio, dal primo gennaio 2025, il valore è fissato al **50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri**, calcolato in base al **costo chilometrico ACI**. Questa percentuale scende al **20% per le auto ibride plug-in** e al **10% per i veicoli elettrici** con un vantaggio fiscale ancora più marcato per le auto green.

Questa nuova impostazione è appunto un cambiamento rispetto al regime precedente, valido

per i contratti stipulati tra il **primo luglio 2020 e il 31 dicembre 2024**, quando le percentuali erano determinate solo dalle emissioni di CO₂. In quel periodo, le fasce di emissioni di CO₂ erano suddivise in quattro categorie: **0-60 g/km, 61-160 g/km, 161-190 g/km e oltre 191 g/km**, con coefficienti rispettivi del **25%, 30%, 50% e 60%**.

Il ruolo delle tabelle Aci 2025

I valori del fringe benefit venivano determinati dall'Aci attraverso tabelle specifiche per ogni modello di veicolo presente sul mercato. Un esempio pratico aiuta a chiarire: considerando che il fringe benefit prevede una percorrenza convenzionale di **15.000 chilometri annui**, e ipotizzando un costo chilometrico di **50 centesimi al chilometro**, il calcolo complessivo porterebbe a un valore di **7.500 euro**.

A questa cifra si applicava una percentuale legata alle emissioni del veicolo. Se la fascia di emissioni fosse compresa tra **161 e 190 grammi di CO₂** (con una percentuale del **50%**), il reddito imponibile su cui calcolare l'Irpef sarebbe di **3.750 euro lordi**, determinando un aumento dell'imposta da versare. Con le modifiche previste per il 2025, questa metodologia risulta **meno vantaggiosa** e aumenta il carico fiscale per i beneficiari.

Fringe benefit auto aziendali, cosa cambia con le nuove regole

Le **aziende** sono i principali attori coinvolti in questa transizione che riguarda il fringe benefit. La necessità di adeguarsi alle nuove norme spingerà necessariamente molte imprese a rivedere le proprie flotte aziendali e a privilegiare i veicoli a basse emissioni.

Le nuove regole impongono una gestione più complessa delle flotte aziendali con sistemi avanzati per monitorare l'**utilizzo personale e lavorativo** dei veicoli. Le aziende stanno investendo in software di gestione che garantiscono una maggiore trasparenza e facilitano la rendicontazione fiscale e ridurre al minimo i margini di errore.

Per incentivare questa transizione, il governo ha introdotto **agevolazioni fiscali** e contributi per l'acquisto di veicoli ecologici. Tra queste misure ci sono i crediti d'imposta per l'installazione di infrastrutture di ricarica nei parcheggi aziendali e contributi diretti per il rinnovo delle flotte.

Anche i **dipendenti** sentiranno l'effetto delle nuove regole. Nel caso delle auto a basse emissioni si beneficerà di un minor impatto fiscale con un aumento del netto percepito in busta paga. Per chi utilizza veicoli tradizionali, le nuove norme si traducono in un incremento della tassazione che rende meno conveniente l'utilizzo di auto aziendali.

La revisione delle norme sui fringe benefit può avere un impatto anche sui **contratti collettivi nazionali di lavoro**. In alcuni settori, l'auto aziendale rappresenta un benefit standard e l'aumento delle tassazioni può portare a rinegoziazioni per mantenere competitivi i pacchetti retributivi.

Per **Aniasa** ci sarà una perdita di 100 milioni di gettito fiscale

Aniasa, l'associazione di Confindustria che osserva da vicino il mercato dell'autonoleggio, ha espresso perplessità nei confronti della nuova norma, definendola dannosa per l'intero settore. Secondo l'associazione, questa misura potrebbe **scoraggiare l'acquisto di nuove auto aziendali**, generando una **perdita stimata di oltre 100 milioni di euro** di gettito fiscale per lo Stato.

Si tratterebbe, di fatto, di un **boomerang** che scontenterà tutti gli attori coinvolti: i dipendenti, costretti a sostenere un carico fiscale maggiore; i venditori, che vedrebbero precipitare le vendite di veicoli aziendali; e lo stesso erario, che subirebbe una riduzione delle entrate. Una situazione complessa che, secondo **Aniasa**, potrebbe indurre il legislatore a riconsiderare la norma, con l'obiettivo di tornare al regime precedente, valido fino a dicembre 2024.

Un passo in più verso la mobilità sostenibile

Le modifiche ai fringe benefit sono anche un tassello della strategia globale per promuovere una **mobilità sostenibile**. Con la riduzione dell'impatto ambientale delle auto aziendali, si punta a favorire il raggiungimento degli obiettivi climatici europei. La transizione richiede un impegno significativo da parte di tutti gli attori coinvolti, dalle aziende ai lavoratori.

La spinta verso l'elettrificazione delle flotte aziendali è una delle priorità del piano. Sebbene i costi iniziali di questa trasformazione possano sembrare elevati, gli incentivi fiscali e i risparmi a lungo termine legati all'efficienza dei veicoli elettrici rendono questa scelta strategica.

Proprio la possibilità per le aziende di utilizzare i fringe benefit come leva per accelerare la transizione energetica è un altro passaggio da considerare. L'introduzione di veicoli elettrici nelle flotte aziendali riduce i costi ambientali può tradursi in un risparmio fiscale.

Un altro beneficio derivante dalle nuove regole è la spinta alla creazione di infrastrutture per la ricarica elettrica. Il governo ha previsto **crediti d'imposta** per le aziende che installano colonnine di ricarica nei propri parcheggi. Questo non solo incentiva l'utilizzo di auto elettriche, ma contribuisce anche a sviluppare una rete di ricarica capillare, rendendo la mobilità elettrica più accessibile.

Infine, le modifiche alle regole sui fringe benefit per le auto aziendali a partire da questo 2025 si inseriscono in un quadro più ampio di **politiche europee** che puntano alla decarbonizzazione del settore automobilistico. Si tratta di un passo in più, ben sapendo che l'adozione di normative simili in altri Paesi membri potrebbe portare a un'armonizzazione delle regole e facilitare le operazioni per le aziende multinazionali.

Auto aziendali e fringe benefit 2025: le nuove regole



Il 2025 è un anno di cambiamenti per le **auto aziendali**, con nuove norme sui **fringe benefit** che mirano a ridefinire i criteri di tassazione, incentivare la transizione ecologica e rendere più equo il sistema fiscale. Queste modifiche, in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'Unione europea, meritano un approfondimento.

La trasformazione del calcolo dei fringe benefit auto aziendali

La principale novità introdotta nel 2025 riguarda il **metodo di calcolo dei fringe benefit sulle auto aziendali**. Fino allo scorso anno, il valore tassabile di un'auto aziendale era determinato in modo forfettario, considerando una percentuale del valore del veicolo.

Adesso il calcolo è basato su criteri più dettagliati, come le **emissioni di CO2** del veicolo e l'utilizzo effettivo per scopi privati. In pratica le auto a basse emissioni, come i veicoli elettrici e ibridi plug-in, saranno tassate in modo più vantaggioso rispetto ai veicoli tradizionali alimentati a benzina o diesel.

Nel dettaglio, dal primo gennaio 2025, il valore è fissato al **50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri**, calcolato in base al **costo chilometrico ACI**. Questa percentuale scende al **20% per le auto ibride plug-in** e al **10% per i veicoli elettrici** con un vantaggio fiscale ancora più marcato per le auto green.

Questa nuova impostazione è appunto un cambiamento rispetto al regime precedente, valido

per i contratti stipulati tra il **primo luglio 2020** e il **31 dicembre 2024**, quando le percentuali erano determinate solo dalle emissioni di CO₂. In quel periodo, le fasce di emissioni di CO₂ erano suddivise in quattro categorie: **0-60 g/km**, **61-160 g/km**, **161-190 g/km** e oltre **191 g/km**, con coefficienti rispettivi del **25%**, **30%**, **50%** e **60%**.

Il ruolo delle tabelle Aci 2025

I valori del fringe benefit venivano determinati dall'Aci attraverso tabelle specifiche per ogni modello di veicolo presente sul mercato. Un esempio pratico aiuta a chiarire: considerando che il fringe benefit prevede una percorrenza convenzionale di **15.000 chilometri annui**, e ipotizzando un costo chilometrico di **50 centesimi al chilometro**, il calcolo complessivo porterebbe a un valore di **7.500 euro**.

A questa cifra si applicava una percentuale legata alle emissioni del veicolo. Se la fascia di emissioni fosse compresa tra **161 e 190 grammi di CO₂** (con una percentuale del **50%**), il reddito imponibile su cui calcolare l'Irpef sarebbe di **3.750 euro lordi**, determinando un aumento dell'imposta da versare. Con le modifiche previste per il 2025, questa metodologia risulta **meno vantaggiosa** e aumenta il carico fiscale per i beneficiari.

Fringe benefit auto aziendali, cosa cambia con le nuove regole

Le **aziende** sono i principali attori coinvolti in questa transizione che riguarda il fringe benefit. La necessità di adeguarsi alle nuove norme spingerà necessariamente molte imprese a rivedere le proprie flotte aziendali e a privilegiare i veicoli a basse emissioni.

Le nuove regole impongono una gestione più complessa delle flotte aziendali con sistemi avanzati per monitorare l'**utilizzo personale e lavorativo** dei veicoli. Le aziende stanno investendo in software di gestione che garantiscono una maggiore trasparenza e facilitano la rendicontazione fiscale e ridurre al minimo i margini di errore.

Per incentivare questa transizione, il governo ha introdotto **agevolazioni fiscali** e contributi per l'acquisto di veicoli ecologici. Tra queste misure ci sono i crediti d'imposta per l'installazione di infrastrutture di ricarica nei parcheggi aziendali e contributi diretti per il rinnovo delle flotte.

Anche i **dipendenti** sentiranno l'effetto delle nuove regole. Nel caso delle auto a basse emissioni si beneficerà di un minor impatto fiscale con un aumento del netto percepito in busta paga. Per chi utilizza veicoli tradizionali, le nuove norme si traducono in un incremento della tassazione che rende meno conveniente l'utilizzo di auto aziendali.

La revisione delle norme sui fringe benefit può avere un impatto anche sui **contratti collettivi nazionali di lavoro**. In alcuni settori, l'auto aziendale rappresenta un benefit standard e l'aumento delle tassazioni può portare a rinegoziazioni per mantenere competitivi i pacchetti retributivi.

Per **Aniasa** ci sarà una perdita di 100 milioni di gettito fiscale

Aniasa, l'associazione di Confindustria che osserva da vicino il mercato dell'autonoleggio, ha espresso perplessità nei confronti della nuova norma, definendola dannosa per l'intero settore. Secondo l'associazione, questa misura potrebbe **scoraggiare l'acquisto di nuove auto aziendali**, generando una **perdita stimata di oltre 100 milioni di euro** di gettito fiscale per lo Stato.

Si tratterebbe, di fatto, di un **boomerang** che scontenterà tutti gli attori coinvolti: i dipendenti, costretti a sostenere un carico fiscale maggiore; i venditori, che vedrebbero precipitare le vendite di veicoli aziendali; e lo stesso erario, che subirebbe una riduzione delle entrate. Una situazione complessa che, secondo **Aniasa**, potrebbe indurre il legislatore a riconsiderare la norma, con l'obiettivo di tornare al regime precedente, valido fino a dicembre 2024.

Un passo in più verso la mobilità sostenibile

Le modifiche ai fringe benefit sono anche un tassello della strategia globale per promuovere una **mobilità sostenibile**. Con la riduzione dell'impatto ambientale delle auto aziendali, si punta a favorire il raggiungimento degli obiettivi climatici europei. La transizione richiede un impegno significativo da parte di tutti gli attori coinvolti, dalle aziende ai lavoratori.

La spinta verso l'elettificazione delle flotte aziendali è una delle priorità del piano. Sebbene i costi iniziali di questa trasformazione possano sembrare elevati, gli incentivi fiscali e i risparmi a lungo termine legati all'efficienza dei veicoli elettrici rendono questa scelta strategica.

Proprio la possibilità per le aziende di utilizzare i fringe benefit come leva per accelerare la transizione energetica è un altro passaggio da considerare. L'introduzione di veicoli elettrici nelle flotte aziendali riduce i costi ambientali può tradursi in un risparmio fiscale.

Un altro beneficio derivante dalle nuove regole è la spinta alla creazione di infrastrutture per la ricarica elettrica. Il governo ha previsto **crediti d'imposta** per le aziende che installano colonnine di ricarica nei propri parcheggi. Questo non solo incentiva l'utilizzo di auto elettriche, ma contribuisce anche a sviluppare una rete di ricarica capillare, rendendo la mobilità elettrica più accessibile.

Infine, le modifiche alle regole sui fringe benefit per le auto aziendali a partire da questo 2025 si inseriscono in un quadro più ampio di **politiche europee** che puntano alla decarbonizzazione del settore automobilistico. Si tratta di un passo in più, ben sapendo che l'adozione di normative simili in altri Paesi membri potrebbe portare a un'armonizzazione delle regole e facilitare le operazioni per le aziende multinazionali.

Navigazione articoli

Un altro calo per le immatricolazioni di auto da noleggio



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%.

Auto aziendali 2025: tasse più alte sulle termiche, sconti sulle elettriche



La Legge di Bilancio 2025 introduce nuove misure fiscali sulle auto aziendali, **premiando i veicoli a basse emissioni e penalizzando quelli a benzina e Diesel**. Ecco cosa cambia e cosa aspettarsi per il futuro.

Un nuovo regime fiscale per le auto aziendali

Con l'entrata in vigore della Legge di Bilancio 2025, l'Italia prosegue il percorso verso la transizione ecologica, introducendo modifiche significative alla tassazione delle auto aziendali. L'obiettivo dichiarato è quello di **incentivare l'adozione di veicoli elettrici e ibridi plug-in**, riducendo al contempo l'utilizzo delle vetture a combustione interna.

Tassazione differenziata: le nuove aliquote

Le nuove regole prevedono un aumento delle imposte per i veicoli più inquinanti e una riduzione per quelli a basse emissioni. Ecco la ripartizione aggiornata:

Auto elettriche: tassazione al 10% del costo chilometrico.

Ibride plug-in: aliquota al 20%.

Veicoli a benzina o Diesel: passaggio dal 30% al 50%.

Il provvedimento riguarda in particolare i **fringe benefit, ovvero l'uso promiscuo dell'auto aziendale** sia per scopi lavorativi sia personali.

Le tabelle ACI per i rimborsi chilometrici

Le nuove disposizioni pubblicate in "Gazzetta Ufficiale" includono le tabelle aggiornate dell'ACI per calcolare i rimborsi chilometrici. Queste tabelle stabiliscono i **valori di riferimento per i rimborsi spettanti ai dipendenti che utilizzano la propria vettura per lavoro**, oltre ai fringe benefit per le auto aziendali. Secondo un'analisi del "Sole 24 Ore", per i veicoli elettrici e plug-in si registra un **incremento dei costi dovuto principalmente all'aumento del prezzo dell'elettricità**, nonostante la riduzione del costo dei carburanti tradizionali.

Impatto sui lavoratori: un calo della busta paga per chi usa auto termiche

Per i lavoratori con auto aziendali a motore termico, in particolare per veicoli con emissioni comprese tra **61 e 160 g/km di CO2**, la nuova normativa comporta un aumento degli oneri fiscali e previdenziali. Ciò può tradursi in una riduzione del netto in busta paga che, secondo le stime, potrebbe superare i **100 euro al mese**. Questa novità ha suscitato **preoccupazioni tra i lavoratori e le associazioni di categoria**.

Le critiche di ANIASA

Confindustria **ANIASA**, che rappresenta il settore dell'autonoleggio e della mobilità aziendale, ha espresso dure critiche verso la nuova normativa. Secondo l'associazione, **le nuove regole non tengono conto degli effettivi consumi ambientali e penalizzano una larga fetta di lavoratori**, spingendo verso un aumento delle spese aziendali. "L'attuale impostazione del regime fiscale – sostiene **ANIASA** – non favorisce la riduzione delle emissioni in modo coerente con gli obiettivi della transizione ecologica".

La questione delle ricariche domestiche

Un altro aspetto controverso riguarda la tassazione dei rimborsi per le ricariche elettriche effettuate in ambito domestico. L'Agenzia delle Entrate ha chiarito che i rimborsi **riconosciuti ai dipendenti per la ricarica delle auto aziendali costituiscono reddito imponibile e devono quindi essere tassati**. Questo potrebbe disincentivare l'adozione di veicoli elettrici da parte delle aziende, rendendo meno vantaggioso l'utilizzo di una colonnina domestica rispetto a quelle pubbliche.

Il costo delle ricariche: dati ACI

Secondo l'ACI, il costo della ricarica elettrica viene calcolato considerando una media ponderata tra le tariffe per uso domestico (70%) e quelle applicate alle colonnine pubbliche

(30%). Questo metodo punta a garantire una stima il più possibile realistica dei costi sostenuti dai lavoratori.

Prospettive future: verso un'auto aziendale più green

Le nuove disposizioni fiscali rappresentano un passo importante nella politica di sostenibilità ambientale, ma restano molte sfide da affrontare per garantire un sistema equo ed efficiente. **Le critiche delle associazioni e le preoccupazioni dei lavoratori potrebbero spingere il Governo a rivedere alcune disposizioni**, mantenendo comunque la rotta verso una maggiore diffusione di auto a zero emissioni.

In attesa di ulteriori sviluppi, è chiaro che il 2025 segna un **punto di svolta per il mercato delle auto aziendali**, con un'accelerazione verso un futuro più sostenibile, ma con impatti significativi sul piano fiscale.

Ilfawgsmb4-840x473 - Foto da archivio Time Magazine

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Auto: Aniasa, difficili stime per noleggio in 2025, -3% in scenario migliore

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 11 gen - 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 sfioramento dei limiti di emissioni nelle nuove immatricolazioni, e' quasi impossibile prevedere come sara' 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 e' sdoppiata in due ipotesi: una pessimista mantenendo le sanzioni (worst scenario) e una che prevede l'annullamento delle multe (best scenario). Nell'ipotesi piu' favorevole, Dataforce immagina un mercato del Noleggio a lungo termine (Nlt) attorno alle 341.000 nuove immatricolazioni, con una contrazione dei volumi pari al 3,1%. La flessione sarebbe appena piu' 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 unita'). Il noleggio a breve termine, invece, e' dato in crescita: +6% a quota 110.700 immatricolazioni. Lo scenario ipotizza un andamento piu' positivo per le autovetture (+6,5%) e con tendenza alla stabilita' per il comparto dei veicoli commerciali (+1,7%, rimanendo sempre al di sotto delle 10.000 unita').

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 immatricolazioni in Italia (rispetto a 1.623.000 del forecast piu' favorevole), il noleggio a lungo termine produrrebbe un volume di nuove immatricolazioni attorno a 227.000 unita' (-35,4% sul 2024), con una contrazione del 35% per le autovetture, a quota 188.000 unita', e una del 37,4% per i veicoli commerciali leggeri (poco piu' di 39.000 unita'). Il noleggio a breve termine, invece, potrebbe scendere a poco piu' di 75.000 immatricolazioni (-27,9%), con una contrazione similare per le autovetture (-27,3% e 69.000 unita') e piu' accentuata per i veicoli commerciali leggeri (-33,8%, con un volume di immatricolazioni di circa 6.300 unita').

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-01-25 10:28:50 (0168) 5 NNNN

- Europa
- Italia
- Economia
- Andamento Settore
- Andamento Settore Su Base Annua

- Ita

Auto: Aniasa, -10,13% immatricolazioni per noleggio in 2024, -21% in IV trim -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 11 gen - 'La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggio registratasi nel 2024 rispetto all'annata record del 2023 e' 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', ha commentato il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano, sottolineando che si tratta di una situazione 'che vede peraltro il crescente apprezzamento della formula del noleggio, come attestato all'ininterrotto aumento della flotta circolante'. Tuttavia, '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', ha proseguito, specificando che tale 'appesantimento potrebbe comportare un'ulteriore frenata delle immatricolazioni nei prossimi mesi. Senza un cambio di rotta sulle politiche sull'auto a noleggio e sulla mobilita' pay-per-use nel nostro Paese gli obiettivi fissati in termini di transizione ecologica della nostra mobilita' e ripresa di un settore industriale centrale per l'economia sono destinati a restare sulla carta'.

Nel 2024, la Fiat Panda, oltre a essere l'auto piu' venduta in Italia, e' anche il modello piu' noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24.000 unita' (-23%). Nel quarto trimestre, tuttavia, Fiat Panda ha dovuto lasciare il primo posto in classifica nel noleggio a lungo termine a Volkswagen Tiguan (+87%). Terzo posto nel trimestre per Bmw X1 (+72%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello piu' noleggiato a lungo termine e' una conferma: il Fiat Doblo' (+73%). Nelle posizioni successive Fiat Ducato (-53%), Peugeot Boxer (+125%), Ford Transit (-15%) e Fiat Scudo (+10,5%). Nel breve termine, nel quarto trimestre sul podio ci sono MG ZS (-14,5%), seguita da Volkswagen T-Cross (+14,2%) e Volkswagen Taigo (+260%). Per i veicoli commerciali, nel breve termine Iveco Daily mantiene il primato, a seguire Toyota Proace City, Peugeot Boxer.

In merito all'alimentazione, pur con una contrazione nei volumi di oltre 20 punti percentuali, nel noleggio a lungo termine di auto l'alimentazione piu' diffusa nel 2024 e' 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). Le auto elettriche si confermano nell'anno sugli stessi livelli di volumi del 2023, ma nel quarto trimestre la flessione delle immatricolazioni di NLT e' stata pesante: -19%. Nei 12 mesi del 2024 la quota delle BEV nel NLT e' del 5,5%. 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 pero' 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.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 11-01-25 10:11:38 (0164) 5 NNNN

- Europa
- Italia
- Ita

Noleggjo Auto 2024: un anno di alti e bassi





Il 2024 ha rappresentato un anno di contrasti per il settore del noleggio auto in Italia. Lo comunica il report annuale elaborato dall'**ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) e **Dataforce**.

Il noleggio a lungo termine ha registrato una contrazione significativa del 21,3% rispetto al 2023. Mentre le cose sono andate meglio per il noleggio a breve termine con un market share del 14,57%. Alimentazioni tradizionali come il diesel hanno tenuto testa, ma le soluzioni elettriche e ibride hanno faticato a conquistare il mercato. Tra questi alti e bassi, il settore si conferma cruciale per la mobilità (sul numero doppio di dicembre e gennaio de L'Automobile trovate il nostro approfondimento sul mondo del noleggio a lungo termine), ma resta minacciato da incertezze normative e scenari economici complessi.

Noleggio a lungo termine: record alle spalle, sfide all'orizzonte

Sono 374.000 le immatricolazioni registrate nel comparto del noleggio a lungo termine (NLT) nel 2024. Una flessione significativa del 21,3% rispetto al 2023, quando erano stati stipulati complessivamente 710.552 contratti di noleggio. Questo decremento riflette sia un assestamento fisiologico dopo gli eccezionali risultati precedenti, alimentati da ordini accumulati nel 2021 e 2022, sia le difficoltà che affliggono l'intero settore automotive.

Breve termine: la ripresa dopo la pandemia

Il noleggio a breve termine (NBT) ha mostrato segnali di vitalità, targando quasi 100.000

veicoli nel 2024 (+14,57%). Questo settore ha beneficiato di una forte ripresa nella prima metà dell'anno, anche se l'entusiasmo iniziale si è attenuato nella seconda metà. Con una quota di mercato del 5,7%, il rent-a-car conferma la sua rilevanza, nonostante l'andamento altalenante.

I modelli più noleggiati

Nel 2024, la **Fiat Panda** (ora si chiama Pandina) si conferma il modello più noleggiato in Italia con oltre 24.000 unità, nonostante un calo significativo del 23% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, nel quarto trimestre la classifica dei modelli più richiesti cambia notevolmente. Nel noleggio a lungo termine (NLT), la nuova Volkswagen Tiguan domina, registrando un impressionante incremento delle immatricolazioni pari all'87% rispetto allo stesso periodo del 2023, con 3.830 targhe.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il **Fiat Doblò** si conferma leader (+73%), mentre il Peugeot Boxer spicca per la crescita (+125%), in contrasto con il calo del Fiat Ducato (-53%).

Nel **breve termine** (NBT), il modello più noleggiato è la **MG ZS**, nonostante una flessione del 14,5% nel quarto trimestre. Dietro di lei, un terzetto Volkswagen: T-Cross (+14,2%), Taigo (+260%) e T-Roc (-50,5%). In quinta posizione debutta la MG 3, che entra per la prima volta nella classifica. Anche nel comparto dei veicoli commerciali leggeri per il breve termine si registra una leadership consolidata, con l'Iveco Daily al primo posto, seguito da Toyota Proace City e Peugeot Boxer.

Preferenze di alimentazione: il diesel ancora leader

Nel 2024 il diesel è tornato a dominare il noleggio a lungo termine, con una quota del 39%, seguita da vicino dalle alimentazioni a benzina (33%). Crescono le full hybrid (+26%), mentre le plug-in hybrid e le auto elettriche soffrono rispettivamente flessioni del 26% e del 19% nel quarto trimestre. Nel noleggio a breve termine, benzina (48%) e diesel (31,5%) continuano a spartirsi il mercato, lasciando poco spazio alle alternative elettriche e a gas.

Previsioni per il 2025: tra speranze e scenari difficili

Le prospettive per il 2025 dipendono da fattori normativi ed economici. Nel migliore dei casi, il NLT potrebbe contenere la contrazione al 3,1%, con 341.000 immatricolazioni, mentre il NBT potrebbe crescere del 6%. Tuttavia, lo scenario più pessimista prevede un crollo drastico, con volumi che riporterebbero il settore ai livelli degli anni '70.

Fonte: **ANIASA**

Noleggino veicoli 2024: l'anno si chiude in negativo con un -10,13%

Forte contrazione nel quarto trimestre, con un rallentamento che sfiora il 21%



Noleggino veicoli 2024: l'anno si chiude in negativo con un -10,13%. Le immatricolazioni di auto e 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 noleggino a lungo termine (-22%) e meno accentuato per il breve termine (-10,36%). Alla conclusione del 2024, **il mercato del noleggino 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 noleggino 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.

Noleggino veicoli 2024: i dati

I dati negativi che emergono nell'analisi del quarto trimestre e dell'annata in generale indicano che il comparto del noleggino, 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 noleggino 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.

Focus sul breve termine

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%.

Gli 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 graduatoria prosegue...

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**.

Noleggino veicoli: immatricolazioni in calo nel 2024



Aniasa e Dataforce registrano nel 4° trimestre 2024 immatricolazioni a noleggio in calo al -20,85%. I risultati complessivi del 2024 si attestano al -10,13%. La quota di mercato del noleggio è del 27%

Nel 2024, l'andamento del **noleggio veicoli a lungo termine** è peggiorato negli ultimi mesi e il **noleggio veicoli a breve termine** ha molto rallentato a fine anno.

- Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata **contrazione nel quarto trimestre 2024**
- Il rallentamento sfiora il 21%, molto forte per il lungo termine (-22%) e meno accentuato per il breve termine (-10,36%)
- **A fine 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%)

Questi i dati che emergono dall'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli di **Aniasa** e della società di analisi di mercato **Dataforce**.

Noleggio veicoli 2024: performance negative

Noleggio veicoli a lungo termine NLT

- L'analisi dei risultati del quarto trimestre e del 2024 in generale del comparto del noleggio auto indicano che, in particolare nel settore del lungo termine, le performance sono al di sotto del mercato dell'auto nel suo complesso (che nel 2024 ha fatto segnare -0,43% nella somma autoveicoli + 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.
- La market share 2024 è scesa al 21,3% con un volume di targhe di 374.000 unità.

Noleggio veicoli a breve termine NBT

- Il noleggio a breve termine, invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19, è tornato a crescere, 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%.

Complessivamente il comparto del noleggio veicoli 2024 vale sul mercato il 27%

Mercato Italia Noleggio		4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. 4° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Tot. Auto	YTD 2024	YTD 2023	Diff. YTD 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Tot. Auto
Noleggio Lungo Termine	Veicoli	35.551	35.225	+0,9%	15,4%	138.701	137.425	+0,9%	15,4%
	Veicoli Commerciali Leggeri	11.571	11.728	-1,3%	19,5%	43.329	43.371	-0,1%	19,5%
	Exp. Noleggio Lungo Termine	23.980	23.497	+2,1%	16,0%	95.372	94.054	+1,4%	16,0%
Noleggio Breve Termine	Veicoli	6.771	5.412	+24,9%	1,8%	24.721	21.122	+16,6%	1,8%
	Veicoli Commerciali Leggeri	1.800	1.512	+19,1%	1,2%	6.888	5.822	+18,3%	1,2%
	Exp. Noleggio Breve Termine	4.971	3.900	+27,5%	1,6%	17.833	15.300	+16,6%	1,6%
Totale Noleggio	Veicoli	42.322	40.637	+4,1%	17,2%	163.422	158.547	+3,1%	17,2%
	Veicoli Commerciali Leggeri	13.371	13.240	+1,0%	18,7%	50.217	49.193	+2,1%	18,7%
	Exp. Noleggio	28.951	27.397	+5,7%	15,5%	113.205	109.354	+3,5%	15,5%

Mercato Italia		4° Trim. 2024	4° Trim. 2023	Diff. 4° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio	YTD 2024	YTD 2023	Diff. YTD 2024/2023	Quota di Mercato su Tot. Auto
Totale	Veicoli	357.700	351.000	+1,9%	88,0%	1.341.000	1.320.000	+1,6%	88,0%
	Veicoli Commerciali Leggeri	21.500	21.000	+2,4%	11,3%	85.000	82.000	+3,7%	11,3%
	Exp. Mercato Italia	336.200	330.000	+1,9%	86,7%	1.256.000	1.238.000	+1,4%	86,7%

Elaborazione Dataforce su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 03/01/2025

Top 5 degli autoveicoli più noleggiati

Nella classifica generale del 2024 la **Fiat Panda** è il modello più noleggiato sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24.000 unità (-23%)

La graduatoria del quarto trimestre però, è molto differente rispetto ai mesi precedenti.

Top 5 noleggio a lungo termine auto 4° trimestre 2024

- 1.Volkswagen Tiguan
- 2.Fiat Panda
- 3.BMW X1
- 4.Toyota C-HR
- 5.Kia Sportage

Top 5 noleggio a breve termine auto 4° trimestre 2024

- 1.MG ZS
- 2.T-Cross
- 3.Taigo
- 4.T-Roc
- 5.MG 3

Analisi per utilizzatore 2024

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del **noleggio ai privati** (con e senza P.Iva) e del **noleggio 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, è scesa di 4,1 punti nel 2022 e di altri 4 nel 2023, arrivando a una market share del 14,4%
- nel 2024 si è registrata una piccola risalita di quasi un punto e mezzo (market share 15,8%).
- oltre 84 noleggi su 100 nel 2024 sono appannaggio dei clienti aziendali.
- escludendo la contrazione delle immatricolazioni di NLT aziendale nel 2021 causa pandemia, il dato del noleggio alle imprese è sempre salito, stabilizzandosi nel 2024 su livelli appena inferiori

Analisi per alimentazione

Noleggio a lungo termine

- 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
- 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.
- 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.

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.

Previsioni noleggio veicoli 2025

In attesa di conoscere l'effettiva applicazione del nuovo sistema di calcolo del fringe benefit e della decisione dell'UE sulle multe per lo sfioramento dei limiti di emissioni nelle nuove immatricolazioni, è **molto difficile prevedere l'andamento del mercato dell'auto nel 2025**.

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			
Immagine Italia Noleggio	Formosa 2024	Anno 2024	Var. 2024/23	Var. % 2024/23	Formosa 2025	Anno 2025	Var. 2025/24	Var. % 2025/24
Noleggio lungo Termine (Prestazioni) (con e senza BEV)	180.000	180.000	-100.000	-55,6%	180.000	180.000	-100.000	-55,6%
Noleggio lungo Termine (Prestazioni) (senza BEV)	80.000	80.000	-100.000	-55,6%	80.000	80.000	-100.000	-55,6%
TOTALE Noleggio lungo Termine (Prestazioni) (con e senza BEV)	220.000	220.000	-100.000	-45,5%	220.000	220.000	-100.000	-45,5%
Noleggio Breve Termine (Prestazioni) (con e senza BEV)	60.000	60.000	-100.000	-62,5%	60.000	60.000	-100.000	-62,5%
Noleggio Breve Termine (Prestazioni) (senza BEV)	4.000	4.000	-100.000	-97,5%	4.000	4.000	-100.000	-97,5%
TOTALE Noleggio Breve Termine (Prestazioni) (con e senza BEV)	64.000	64.000	-100.000	-67,2%	64.000	64.000	-100.000	-67,2%

DATA FORCE

Scenario più favorevole

- Dataforce immagina per il mercato del **noleggio a lungo termine una contrazione dei volumi pari al 3,1%** (circa 341.000 nuove immatricolazioni)

- 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
- Il **noleggìo a breve termine 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

Scenario peggiore

- Si porterebbe ad assistere a un **crollo del mercato**, che riporterebbe il comparto automotive ai livelli del 1975, 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 **noleggìo 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.
- Il **noleggìo 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

Noleggìo a lungo e breve termine: approfondimento Dataforce

Dataforce ha analizzato i due comparti del noleggìo a lungo termine e noleggìo a breve termine con la riclassificazione delle immatricolazioni di rent-to-rent che vengono imputate al reale utilizzatore, ovvero le società di Noleggìo a Breve Termine.

Il noleggìo nel 4° trimestre 2024

- Nel 4° trimestre 2024, il settore del noleggìo ha targato 94.042 veicoli tra Passenger Cars e Light Commercial Vehicles (-20,85%): 83.334 per il long rent (-22,02%) e 10.708 per lo short rent (-10,36%).
- Complessivamente il noleggìo 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%)
- Nel cumulato da gennaio a dicembre, grazie al 1° semestre con crescita NLT e NBT superiori al 20%, tranne che per il NLT Passenger Cars al -14%), le 473.159 immatricolazioni si traducono in un rallentamento di mercato del 10,13%, (oltre 53.000 unità in meno).
- La spinta propulsiva del noleggìo 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.

Top 5 operatori noleggio a lungo termine 2024

I 5 Top Five 2024 del mercato del noleggio a lungo termine sono:

1.Arval

In vetta della graduatoria dei noleggiatori del lungo termine Passenger Cars nel 2024, con market share del 23,7% (4,6 punti in più del 2023). È prima anche nel Q4 e anche in ambito LCV

2.Ayvens

Ayvens, nato dalla fusione tra ALD Automotive e LeasePlan, dista da Arval di oltre 6.000 unità, la sua market share è del 21,4%

3.Volkswagen Leasing

Volkswagen Leasing con market share del 16%

4.Leasys

Leasys detiene una quota del 13,6%, con un volume di nuove targhe attorno alle 40.000 unità, in calo del 35,7%

5.UnipolRental

Unipol Rental ha una market share del 6% circa

Seguono, nella classifica 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.

Top 5 Operatori per utilizzo - PC		ITE 2024	ITE 2023	Diff. ITE 2024/2023	Diff. % ITE 2024/2023	Market Share ITE 2024	Diff. % MS 2024/2023
Noleggio a privati	Arval	8.435	5.463	+2.972	+53,8%	23,7%	+4,6%
	Volkswagen Leasing	8.099	6.873	+1.227	+17,8%	21,8%	+0,7%
	Ayvens	3.773	3.373	+400	+11,9%	10,3%	+1,0%
	Leasys	3.345	5.076	-1.731	-34,1%	7,8%	+1,5%
	UNSTO Italia	1.968	1.774	+194	+10,9%	5,4%	+2,4%
		26.620	23.360	+3.260	+14,0%	100,0%	0,0%
Noleggio a società	Arval	45.830	38.276	+7.554	+19,7%	28,8%	+5,2%
	Ayvens	37.376	60.886	-23.510	-38,6%	24,2%	+1,0%
	Volkswagen Leasing	27.304	28.371	-1.067	-3,8%	18,3%	+4,7%
	Leasys	21.411	38.471	-17.060	-44,4%	14,0%	+1,7%
	UnipolRental	11.087	20.571	-9.484	-46,1%	7,3%	+2,7%
		143.008	203.605	-60.597	-29,8%	100,0%	0,0%
Noleggio a Dealer	Volkswagen Leasing	1.114	4	+1.110	27.750,0%	7,54%	+7,84%
	Leasys	648	113	+535	473,4%	11,99%	+11,00%
	Stellantis Renting	346	0	+346	-	9,90%	0,00%
	Drivalia	163	10	+153	1.530,0%	9,90%	+10,00%
	UNSTO Italia	449	7	+442	20.085,0%	6,17%	+7,17%
		3.670	130	+3.540	2.723,0%	100,0%	0,0%
Noleggio Flotte	Volkswagen Leasing	6.397	2.430	+3.967	+163,3%	10,17%	+7,99%
	Alphabet	1.388	119	+1.269	1.066,3%	17,00%	+10,17%
	Leasys	1.843	6.736	-4.893	-72,6%	14,84%	+1,00%
	Drivalia	1.544	477	+1.067	223,6%	9,27%	+5,27%
	Part2Go	1.471	1.276	+195	+15,3%	7,67%	+0,77%
		24.623	12.041	+12.582	104,5%	100,0%	0,0%

Elaborazione basata su dati ISTAT e dati infrastrutturali e informativi del 2024 ISTAT.

DATAFOCUS

Top 5 operatori noleggio a breve termine 2024

I 5 Top Five del mercato dei rent-a-car 2024 sono:

1. **Europcar** (market share 18,6%)
2. **Avis Budget Italia** (market share 14,1%)
3. **Hertz** (market share 12,1%)
4. **Sixt** (market share 11,7%)
5. **Immatricolazioni di noleggio Case Auto e Concessionari** (10,6%)

Top 5 operatori per tipologia di utilizzatore 2024

- *Noleggio ai privati*

Parlando di volumi, **Arval** e **Volkswagen Leasing** si distinguono dalle concorrenti nell'ambito del noleggio ai privati: oltre 8.000 immatricolazioni nel 2024.

Ma Arval ha perso oltre 1.000 targhe nei 12 mesi (-11%). Volkswagen Leasing è cresciuta del 16,2%.

Terza è **Ayvens**, quarta **Leasys** (ma con una flessione del -61%), quinta **Kinto Italia**, la captive di Toyota (+14,8%).

- *Noleggio alle aziende*

Le Top 5 sono: Arval (-15,5%), Ayvens (-38,7%), Volkswagen Leasing (-4,1%), Leasys (-56%) e UnipolRental (-36,5%).

- *Noleggio ai Dealer*

Protagonista nel 2024, non presente nel mercato del NLT nel 2023, è Volkswagen Leasing (market share che sfiora il 30%).

I dati pubblicati sono un'elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI

Nel 2024 calo costante del noleggio veicoli

L'analisi condotta da **ANIASA** e Dataforce registra un trend sempre più negativo



Il settore del noleggio di auto e veicoli commerciali ha chiuso il 2024 con una contrazione complessiva del 10,13%, trainata dal calo del noleggio a lungo termine (-22%), mentre il noleggio a breve termine è cresciuto del 10,36%. Complessivamente, il comparto del noleggio ha pesato per il 27% sul mercato automotive italiano. Sono questi i principali dati e spunti emersi 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.

La flessione nel noleggio a lungo termine è attribuibile al confronto con l'anno record del 2023, che aveva beneficiato di ordini posticipati dalla pandemia. Al contrario, il noleggio a breve termine ha mostrato segnali di ripresa con quasi 100.000 immatricolazioni (+14,57%), sostenuto soprattutto nel primo semestre.

Autoveicoli più noleggiati

Tra i modelli più noleggiati, la Fiat Panda si conferma al vertice nel lungo termine, mentre la Volkswagen Tiguan ha registrato una forte crescita nel quarto trimestre (+87%). Per quanto riguarda, invece, i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è una conferma: il Fiat

Doblò; nelle posizioni successive Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Ford Transit e Fiat Scudo. Nel breve termine, la MG ZS guida la classifica, seguita da tre modelli Volkswagen. In ambito LCV, Iveco Daily mantiene il primato, a seguire Toyota Proace City, Peugeot Boxer, Maxus Deliver 9 e Isuzu N-Series.

Alimentazione

Nelle auto la più diffusa nel 2024 è tornata a essere quella a gasolio a fronte di un calo delle benzina, mentre le plug-in hybrid sono 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 veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene su percentuali di valore assoluto, sfiorando l'88% nell'annata, mentre i mezzi commerciali a benzina sono scesi addirittura al 3,3%, gli "ibridi veri" valgono poco meno del 2% di market share, e i veicoli elettrici hanno attenuato il rallentamento, ma il risultato del 2024 è desolante: -48%. Nel noleggio a breve termine, benzina (48% di quota nel quarto trimestre) e diesel (31,5%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. 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.

Le previsioni per il 2025

Restano incerte, con il mercato che potrebbe oscillare tra una contrazione moderata (-3,1%) e un crollo significativo (-35,4%) a seconda delle politiche su emissioni e fringe benefit. Nonostante le difficoltà, il noleggio continua comunque a rappresentare una soluzione apprezzata, con una flotta circolante in costante crescita.

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI

Immatricolazioni in calo per i veicoli da noleggio



x

ROMA (ITALPRESS) - Le immatricolazioni delle auto da noleggio e dei veicoli commerciali leggeri hanno fatto segnare un'ulteriore contrazione nel quarto trimestre 2024. La flessione è del 22% per il lungo termine e del 10,26% per il breve, con un -10,1% per l'anno appena andato in archivio. È quanto emerge dall'analisi trimestrale del 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.

/gtr

Noleggino, contratti in calo del 10% nel 2024

L'analisi condotta da **Aniasa** e Dataforce registra nel quarto trimestre del 2024 un trend sempre più negativo delle immatricolazioni



Le immatricolazioni del noleggino 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 noleggino 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 noleggino 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**. "La non lieve riduzione di immatricolazioni a noleggino 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 - ha spiegato il Presidente di **Aniasa**, **Alberto Viano** - Una situazione che vede peraltro il crescente apprezzamento della formula del noleggino, 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 noleggino 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".

Le previsioni per il 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 sfioramento 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 noleggino la previsione è sdoppiata in due ipotesi: una pessimista mantenendo le sanzioni (worst scenario) e una che prevede l'annullamento delle multe (best scenario)**. 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 **croll**o 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 **nolegg**io 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 **nolegg**io 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).

Calo delle immatricolazioni di veicoli a noleggio

Dall'analisi di **Aniasa** emerge una contrazione nel lungo e breve termine, segnali di difficoltà per il settore



Nel 2024, le immatricolazioni di veicoli a noleggio, tra auto e veicoli commerciali leggeri, hanno registrato una contrazione significativa, soprattutto nel quarto trimestre. Il calo complessivo è stato del 21%, con il noleggio a lungo termine (NLT) in diminuzione del 22% e il breve termine (NBT) in calo del 10,36%. L'anno si chiude con una flessione totale del 10,13%, distribuita tra un -11,74% per le auto e un marginale -0,2% per i veicoli commerciali leggeri.

Secondo i risultati dell'analisi realizzata da **Aniasa**, associazione di Confindustria per la mobilità pay-per-use, in collaborazione con **Dataforce**, il confronto è influenzato dai record del 2023, un anno segnato da ritardi nelle consegne di ordini accumulati nel 2021 e 2022. Tuttavia, il NBT ha mostrato segnali di ripresa rispetto agli anni post-pandemia, con quasi 100.000 veicoli targati (+14,57%) e una quota di mercato del 5,7%.

Un settore sotto pressione

Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, attribuisce il calo a una flessione fisiologica post-pandemia e alle difficoltà del settore automotive, aggravate da normative poco favorevoli. *“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”.*

I veicoli più richiesti

Nonostante un calo del 23% nelle immatricolazioni, la Fiat Panda si conferma il modello più richiesto in entrambi i segmenti. Nel quarto trimestre, però, è stata superata dalla Volkswagen

Tiguan nel NLT (+87%). Nei veicoli commerciali leggeri, il Fiat Doblò si conferma leader (+73%), mentre nel NBT la MG ZS guida la classifica, seguita dalla Volkswagen T-Roc e dalla nuova MG 3.

Tendenze per alimentazione

Nel lungo termine, il diesel recupera terreno con il 39% del mercato, seguito dal benzina (33%). Le ibride, in particolare le full hybrid, crescono del 26%, mentre calano le plug-in e le elettriche. Nei veicoli commerciali, il diesel domina con quasi il 90% delle immatricolazioni.

Sguardo al 2025

Le prospettive per il 2025 dipendono dall'evoluzione normativa e dal sistema di calcolo dei fringe benefit. In uno scenario ottimistico, il NLT potrebbe contenere la contrazione al 3,1%, mentre in uno scenario negativo le immatricolazioni potrebbero crollare di oltre il 35%, tornando ai livelli del 1975.

Nonostante le sfide, il noleggio rimane un pilastro della mobilità italiana, affrontando difficoltà normative e la necessità di accelerare la transizione ecologica.

Immatricolazioni in calo per i veicoli da noleggio



ROMA (ITALPRESS) – Le immatricolazioni delle auto da noleggio e dei veicoli commerciali leggeri hanno fatto segnare un'ulteriore contrazione nel quarto trimestre 2024. La flessione è del 22% per il lungo termine e del 10,26% per il breve, con un -10,1% per l'anno appena andato in archivio. È quanto emerge dall'analisi trimestrale del 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.

/gtr

Pubblicità

Auto: Aniasa, in calo immatricolazioni noleggio veicoli

- 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.

Mercato - Immatricolazioni giù nel 2024

Noleggio di veicoli sofferente nel nostro Paese, come evidenziano **Aniasa** e Dataforce. Nel 2024, le società che operano nel settore hanno immatricolato 473.159 fra 399.916 auto e 73.243 mezzi commerciali, con un calo del 10% rispetto al 2023 (con una quota del 27% sul **mercato complessivo**): una riduzione superiore a quella delle vendite di tutti i canali, a -0,43% con 1.751.796 unità. A trascinare in basso il comparto è il lungo termine, giù del 15% con 374.040 mezzi, anche se il 2023 aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato alle ritardate consegne dei due anni precedenti; il breve termine cresce del 15% con quasi 100.000 esemplari (primo rialzo post Covid). Da ottobre a dicembre 2024, tuttavia, si registrano numeri preoccupanti per entrambi: 94.000 acquisti delle compagnie (-21%), con il lungo e il breve in negativo rispettivamente del 22% e del 10%.

I fattori decisivi. La riduzione è dovuta al calo fisiologico verificatosi dopo la consistente ripresa post pandemia, e alla complessa situazione che attraversa l'automotive nazionale ed europeo, spiega il presidente **Aniasa**, Alberto Viano. Pesano anche le incertezze normative e regolamentari che con la legge Bilancio 2025 si sono radicate: c'è un **aggravio economico** a carico di oltre un milione di lavoratori dipendenti che utilizzano l'auto aziendale.

Gli scenari per il 2025. In attesa di una decisione dell'Ue sulle **multe da 16 miliardi** alle Case (e di capire l'impatto del nuovo fringe benefit), Dataforce ha elaborato due scenari per quest'anno. Nell'ipotesi favorevole (nessuna sanzione), il noleggio a lungo termine delle sole auto potrebbe scendere del 3,1%, a 341.000 immatricolazioni; in quella peggiore (con il sì di Bruxelles alle ammende), si potrebbe registrare un crollo del 35,4%, a 227.000 unità.

Noleggior: nel 2024 le immatricolazioni calano del 10,13%

L'analisi di **ANIASA** e Dataforce sottolinea il calo del settore del noleggior, che nel 2024 segna -10,13%, con una quota di mercato del 27%.

Il 2024 è stato un anno complesso per il mercato del noleggior. L'analisi compiuta da **ANIASA** e Dataforce ha infatti sottolineato una sensibile contrazione per quanto riguarda l'intero comparto.

Nel quarto trimestre dell'anno appena passato, si è concretizzato un trend sempre più negativo per il noleggior, con un calo del -20,85%. Un rallentamento che nello specifico è stato molto forte per il lungo termine (-22%) e meno accentuato per il breve termine (-10,36%).

Alla conclusione del 2024, il mercato del noleggior di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -10,13% (auto in calo dell'11,74% e veicoli commerciali leggeri praticamente stabili con un -0,2%).

Leggi Anche: [Le auto a noleggior più cercate online a dicembre 2024](#)

L'analisi del noleggior di Dataforce e **ANIASA**

I dati negativi che emergono nell'analisi del quarto trimestre e dell'annata in generale indicano che il comparto del noleggior, 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% sommando autovetture e veicoli commerciali leggeri).

Va comunque precisato che il confronto con il 2023 è relativo un'annata nella quale il NLT aveva conquistato un record delle immatricolazioni, beneficiando di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022.

Il noleggior a breve termine, invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19, è tornato a crescere con decisione. Tuttavia, l'accelerazione dei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel secondo semestre. Nonostante questo, il settore dei rent a car è riuscito a targare quasi 100.000 veicoli (+14,57%). Inoltre, ha conquistato una quota di mercato del 5,7%.



Per il noleggior 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 noleggior "pesa" sul mercato il

27%.

“All’orizzonte – ha commentato il presidente **ANIASA** Alberto Viano – 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”.

Viano ha concluso sottolineando che “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”.

Leggi Anche: [Tutte le auto fuori produzione dal 2025](#)

Top 5 veicoli più noleggiati

Noleggio a lungo termine

Nonostante 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.

Per quanto riguarda il NLT, il modello più richiesto è infatti la Volkswagen Tiguan, con un notevole balzo in avanti delle immatricolazioni. Rispetto all’ultimo trimestre del 2023, le nuove targhe sono passate da 2.052 a 3.830 (+87%).



Segue la già citata Fiat Panda (che tra ottobre e dicembre 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 (2.043 del 2024 contro le 863 del 2023). La quinta della Top 5 NLT è Kia Sportage (2.019 unità), che però è l’unica della graduatoria a mantenersi sugli stessi livelli dello scorso anno (1.983 vetture).

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%).

Noleggio a breve termine

Nel noleggio a breve termine la Top 5 delle vetture vede al primo posto MG ZS, anche se in flessione nel quarto trimestre (-14,5%).

Quest'ultima, è 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**, 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

Noleggio a lungo termine

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%**. Durante il 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**. Nel 2023 furono 3.552. La **quota di mercato dei veicoli commerciali a corrente è sotto al 3%**.

Noleggio a breve termine

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 al **2,5%**. 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).

[Leggi Anche: Tutte le auto a GPL disponibili sul mercato nel 2025](#)

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 sfioramento 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**).

Best scenario

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 del +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).

Worst scenario

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).

Noleggino veicoli: immatricolazioni in calo nel 2024

L'analisi condotta da ANIASA e Dataforce registra nel quarto trimestre del 2024 un trend sempre più negativo delle immatricolazioni a noleggio: -20,85%, che porta la performance complessiva del 2024 a -10,13%. La quota di mercato del noleggio è del 27%. L'andamento del "lungo termine" è peggiorato negli ultimi mesi e anche il "breve termine" ha rallentato significativamente nel periodo finale dell'anno. Le previsioni per il 2025 ipotizzano due differenti scenari.

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.

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 sfioramento 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).

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).

Noleggino veicoli, immatricolazioni in calo del 20,85% nel quarto trimestre 2024



Nel complesso, l'anno scorso il comparto ha registrato una differenza negativa del 10,13% rispetto al 2023. L'analisi di **Aniasa** e Dataforce: la quota di mercato del noleggio è del 27%. L'andamento del "lungo termine" è peggiorato negli ultimi mesi. Anche il "breve termine" ha riportato un rallentamento significativo

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", commenta Alberto Viano, presidente di **Aniasa**.

L'esperto fa notare anche le **incertezze normative e regolamentari** che pesano sul settore, “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”.

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

DATAFORCE

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 NIt 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 NIt: 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.

Previsioni per il noleggio nel 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 sfioramento 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			
Mercato Italia Noleggio	Forecast 2025	Anno 2024	Diff. 2025/24	Diff. % 2025/24	Forecast 2025	Anno 2024	Diff. 2025/24	Diff. % 2025/24
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%

DATAFORCE

Nell'**ipotesi più favorevole**, Dataforce immagina un **mercato del NIt** 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).