

Noleggio veicoli: immatricolazioni in frenata nel terzo trimestre

L'analisi condotta da ANIASA e Dataforce registra un trend negativo delle immatricolazioni a noleggio nel terzo trimestre, con una quota di mercato nel 2024 che supera di poco il 28%. Se l'andamento del "lungo termine" non è brillante e si conferma il canale più in difficoltà tra le auto, inizia a rallentare anche il "breve termine".

Roma, 4 ottobre 2024

Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel terzo trimestre 2024: -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%). Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -7% (PC in calo del 13% e LCV in crescita del 19,3%).

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 terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto, che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso, un confronto con un'annata 2023 che in ambito noleggio a lungo termine (NLT) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché 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 nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il noleggio a lungo termine, invece, la market share 2024 è scesa al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 28,1%.

*"I dati dei primi 9 mesi dell'anno registrano un rallentamento delle immatricolazioni a noleggio. Un calo fisiologico comunque da rapportarsi all'annata record del 2023 ed alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive europeo. Il noleggio è peraltro indirizzato a chiudere il 2024 con un aumento della flotta veicoli, con oltre 1.350.000 unità in circolazione nel nostro Paese. Il trend negativo delle immatricolazioni è in parte compensato dal boom dei veicoli commerciali leggeri e dall'incremento degli acquisti degli operatori del breve termine. Con un parco auto nazionale caratterizzato da oltre 10 milioni di vetture ante Euro 4, l'accelerazione del ricambio non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. E per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio: allineare finalmente la fiscalità dell'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei. Secondo nostre analisi, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche ed ibride, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (in tre anni 100.000 nuove vetture alla spina in più rispetto alle previsioni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade", ha commentato il Presidente ANIASA **Alberto Viano**.*

Mercato Italia Noleggio		3° Trim. 2024	3° Trim. 2023	Diff. % 3° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Imm.	gen-set 2024	gen-set 2023	Diff. % gen-set 2024/2023	Quota di Mercato Noleggio su Imm.
Noleggio Lungo Termine	Vetture	56.301	72.832	-22,70%	17,82%	240.618	287.988	-16,45%	19,95%
	Veicoli Commerciali Leggeri	11.998	14.892	-19,43%	32,84%	48.194	44.122	9,23%	33,83%
	Tot. Noleggio Lungo Termine	68.299	87.724	-22,14%	19,38%	288.812	332.110	-13,04%	21,42%
Noleggio Breve Termine	Vetture	6.504	7.650	-14,98%	2,06%	80.863	66.603	21,41%	6,71%
	Veicoli Commerciali Leggeri	2.260	3.289	-31,29%	6,19%	9.356	8.998	3,98%	6,57%
	Tot. Noleggio Breve Termine	8.764	10.939	-19,88%	2,49%	90.219	75.601	19,34%	6,69%
Totale Noleggio	Vetture	62.805	80.482	-21,96%	19,88%	321.481	354.591	-9,34%	26,66%
	Veicoli Commerciali Leggeri	14.258	18.181	-21,58%	39,03%	57.550	53.120	8,34%	40,40%
	Tot. Noleggio	77.063	98.663	-21,89%	21,86%	379.031	407.711	-7,03%	28,11%

Mercato Italia		3° Trim. 2024	3° Trim. 2023	Diff. % 3° Trim. 2024/2023	Quota di Mercato su Imm.	gen-set 2024	gen-set 2023	Diff. % gen-set 2024/2023	Quota di Mercato su Imm.
Totale Mercato Italia	Vetture	315.922	336.712	-6,17%	89,63%	1.205.929	1.181.117	5,71%	89,44%
	Veicoli Commerciali Leggeri	36.533	43.154	-15,34%	10,37%	142.449	133.149	19,42%	10,56%
	Tot. Mercato Italia	352.455	379.866	-7,22%	100,00%	1.348.378	1.314.266	7,00%	100,00%

Elaborazione Dataforce su fonte Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 01.10.2024

TOP 5 AUTOVEICOLI PIÙ NOLEGGIATI

Sebbene nella classifica generale dei primi 9 mesi del 2024 la **Fiat Panda** rimanga il modello più noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine, tra i clienti privati e quelli aziendali, la graduatoria del terzo trimestre è totalmente differente rispetto ai mesi precedenti. Nel **noleggio a lungo termine** del terzo trimestre, il modello più richiesto è infatti la **BMW X1**, con un impressionante balzo in avanti delle immatricolazioni: rispetto al Q3 del 2023 le nuove targhe sono passate da 463 a 2.646 (quasi 6 volte tanto). A seguire **Volkswagen Tiguan** (che comunque cresce in maniera significativa: +41,3%). Bene anche **Kia Sportage**, che sale del 13,4% in un mercato NLT del terzo trimestre che è in contrazione del 22,1%. Al quarto posto **Volkswagen T-Roc** in aumento nelle preferenze del 15,6%. La quinta della Top 5 NLT è **Alfa Romeo Tonale**, che però è l'unica della graduatoria a esprimere un risultato negativo: -33,9%. Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è una conferma: il **Fiat Doblò** (+20,6%). Nelle posizioni successive **Fiat Ducato** (-31,1%), **Ford Transit** (-9,9%), **Ford Transit Custom** (+284%) e **Peugeot Boxer** (+26,8%).

Nel **noleggio a breve termine** la Top 5 Passenger Cars vede al primo posto **MG ZS**, in forte ascesa (+163%), seguita da **Audi A3** (+19,1%), **Ford Transit Custom** (con immatricolazione "vettura", che ha targato 257 unità a fronte delle 15 dello stesso Q3 del 2023), **MG HS** (256 esemplari dai precedenti 17) e **Audi A4** (+46,5%). In ambito LCV, **Iveco Daily** mantiene il primato, a seguire **Ford Transit Custom**, **Ford Transit**, **Fiat Ducato** e **Toyota Proace City**.

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** dei primi 9 mesi di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la **quota dei privati**, in 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 in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,6%). Un timido segnale di ripresa si è invece registrato quest'anno, con una risalita di mezzo punto, raggiungendo una market share del 15%. **85 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 in crescendo. Il mezzo punto in meno del 2024 indica una sostanziale stabilità. Il noleggio a privati fino a maggio '24 ha sofferto dell'ingiusta discriminazione sugli incentivi.

L'ANALISI PER ALIMENTAZIONE

Nel **noleggio a lungo termine di auto** l'alimentazione più diffusa è tornata a essere quella a **gasolio** (comprese le **mild hybrid**): 44,3% di market share nel terzo trimestre di quest'anno. Ma nei primi 9 mesi complessivi la quota è nettamente inferiore: 38,4%, il che significa che le immatricolazioni di **diesel** nel NLT sono tornate a crescere nell'ultimo periodo. Nel Q3 le immatricolazioni di auto **diesel** sono calate del 15%, a fronte di una media del mercato NLT di -22,7%. Una flessione decisamente inferiore a quella delle vetture a **benzina**, che hanno perso, rispetto al Q3 2023, il 41% delle immatricolazioni. Nel terzo trimestre la quota di mercato del **benzina** (comprese le **mild hybrid**) è scesa al 28,1%, quando nel 2024 (primi 9 mesi) è attestata al 37,7%, ossia una market share molto vicina a quella del **diesel**. Infatti, nel primo semestre il **benzina** era diventata la tipologia di alimentazione più diffusa nel long rent.

Le "**ibride vere**", ossia **full e plug-in**, nel Q3 hanno cumulativamente superato il 20% del mercato del long rent. Ma mentre le **full hybrid** sono in crescita significativa nei volumi (+15,4% nel terzo trimestre), le **plug-in hybrid** sono invece in decisa flessione (-12,9%). Le **full hybrid** sono l'unico tipo di alimentazione in netta crescita quest'anno. Le **auto elettriche** stanno dando un timido segnale positivo, mantenendosi sugli stessi livelli del 2023: +0,2% delle immatricolazioni, con una market share del 6,3%, più alta rispetto a quella del mercato nel suo complesso. Nei primi 9 mesi del 2024 la quota delle **BEV** nel NLT è del 5,4%. Le **auto a gas** sono in flessione (-24,1% nel Q3), ma su volumi e quota di mercato trascurabili, contrariamente a quanto avviene nel mercato dei privati.

Nei **veicoli commerciali leggeri**, il **diesel** si mantiene su percentuali di valore assoluto (e cresce nel terzo trimestre fino a raggiungere il 91,6%, mentre la media annua è dell'87,1% di quota). I mezzi commerciali a **benzina** sono scesi addirittura al 3,7% quando nei trimestri precedenti avevano sfiorato il 10%. Gli "**ibridi veri**" valgono poco più dell'1% di market share, quindi sono quasi inesistenti: appena 156 immatricolazioni nel Q3 (149 **full hybrid**, 7 **plug-in hybrid**). I veicoli **elettrici** continuano a far segnare forti rallentamenti: la quota da luglio a settembre è del 2,3%, del 2,8% nel 2024. Quest'anno sono stati targati appena 1.369 LCV **BEV**. L'anno scorso nei primi 9 mesi furono 3.048.

Nel **noleggio a breve termine, benzina** (41,3% di quota nel terzo trimestre) e **diesel** (39,6%) si spartiscono quasi tutto il **mercato delle auto**. Questi dati però sono in controtendenza rispetto a quelli dei primi 9 mesi complessivi: il **benzina** nel 2024 vale il 63,3% di quota e il **diesel** il 28,2%. Le **full hybrid** nel Q3 sono salite al 7,2% di share (3,9% nei 9 mesi) e le **plug-in hybrid** sono al 4,9% (2,5% quest'anno da gennaio a settembre). Le **auto elettriche** hanno raggiunto il 6% nel Q3, mentre nell'anno rappresentano appena l'1,7 del mercato NBT Passenger Cars. Sempre più trascurabile la presenza delle **auto a gas** tra i rent-a-car.

Tra i **veicoli commerciali leggeri**, il **noleggio a breve termine** evidenzia una scelta pressoché obbligata verso il **diesel**: 94,2% di quota di mercato nel Q3. Nemmeno il **benzina** è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share di poco superiore a 1 punto. **Veicoli elettrici e a gas** praticamente inesistenti in questo canale, sebbene gli LCV **BEV** nel Q3 siano saliti al 3,3% di market share (si tratta comunque di appena 74 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 terzo trimestre la market share del NLT sulle **auto a corrente** ha raggiunto il 35%, rispetto a una media annua del 33%, dunque è in risalita. Nel Q3, infatti, se i privati hanno aumentato l'acquisto di **auto elettriche** del 14,8%, le aziende lo hanno incrementato con un tasso di crescita doppio: +30%. 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: 49%, in crescita nel terzo trimestre al 51%. Nonostante i nuovi incentivi siano ancora in larga parte rimasti inutilizzati, i **privati** hanno mantenuto anche nel Q3 la stessa quota dei primi 9 mesi del 2024: 35%. Sempre nel terzo trimestre, le **aziende** che acquistano direttamente sono al 10% e i **noleggi a breve termine** al 4%.

Nella **fascia da 61 a 135 g/km di CO₂**, l'ultima considerata dagli incentivi statali, è netto il predominio dei clienti **privati** (71% da gennaio a settembre, ma da luglio a settembre hanno raggiunto addirittura l'81%). Il **noleggio a lungo termine** è la seconda forza del mercato: 19% di market share quest'anno, ma in calo al 14% nel Q3. Anche nelle **due fasce successive** (136-160 g/km e 161-190 g/km) è evidente che la maggior parte delle auto vengono 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** nel Q3 è soltanto dell'8%, in quella **da 161 a 190 g/km** questa quota sale fino al 15%. 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: 35% e quindi molto vicina al 39% fatto segnare dai **privati**. Il **noleggio a lungo termine** vale in questo segmento il 18% di quota di mercato.

In caso di pubblicazione dei dati esposti, citare sempre

"Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI"

Approfondimento Dataforce 3° trimestre 2024

[Clicca qui per il video del comunicato stampa →](#)



NOTA METODOLOGICA: questa sezione sviluppata da Dataforce presenta l'analisi dei due comparti del Noleggio a Lungo e Breve Termine con la riclassificazione delle immatricolazioni di rent-to-rent che vengono correttamente imputate al reale utilizzatore, ovvero le società di Noleggio a Breve Termine.

Nel terzo trimestre 2024 il settore del noleggio ha targato **77.063 veicoli** tra **Passenger Cars e Light Commercial Vehicles (-21,89%)**, di cui 68.299 per il **long rent (-22,14%)** e 8.764 per lo **short rent (-19,88%)**. **Complessivamente il noleggio nel Q3 vale il 21,86% del mercato**. Entrambi i canali sono quindi in flessione, pur con qualche differenza. In uguale misura è il calo del NLT in ambito Passenger Cars (-22,7%) e Light Commercial Vehicles (-19,43%); più accentuato il regresso degli LCV nel NBT (-31,29%) rispetto a quello delle Passenger Cars (-14,98%).

Nel cumulato da gennaio a settembre, grazie soprattutto al più brillante primo semestre (con crescita NLT e NBT superiori al 20%, tranne che per il **NLT Passenger Cars** dove si era registrata una flessione del 14%), **le 379.031 immatricolazioni si traducono in un calo di mercato del 7%**, che corrisponde a 28.680 unità in meno (sono 43.298 in meno del NLT, cioè -13,04% e 14.618 in più, vale a dire +19,34% per il NBT). Le prospettive per l'ultimo quarto dell'anno non volgono verso il bello, essendosi **esaurita la spinta propulsiva del noleggio a breve termine Passenger Cars** ed essendo evidente che **il lungo termine non riuscirà a bissare l'eccezionale risultato del 2023**.

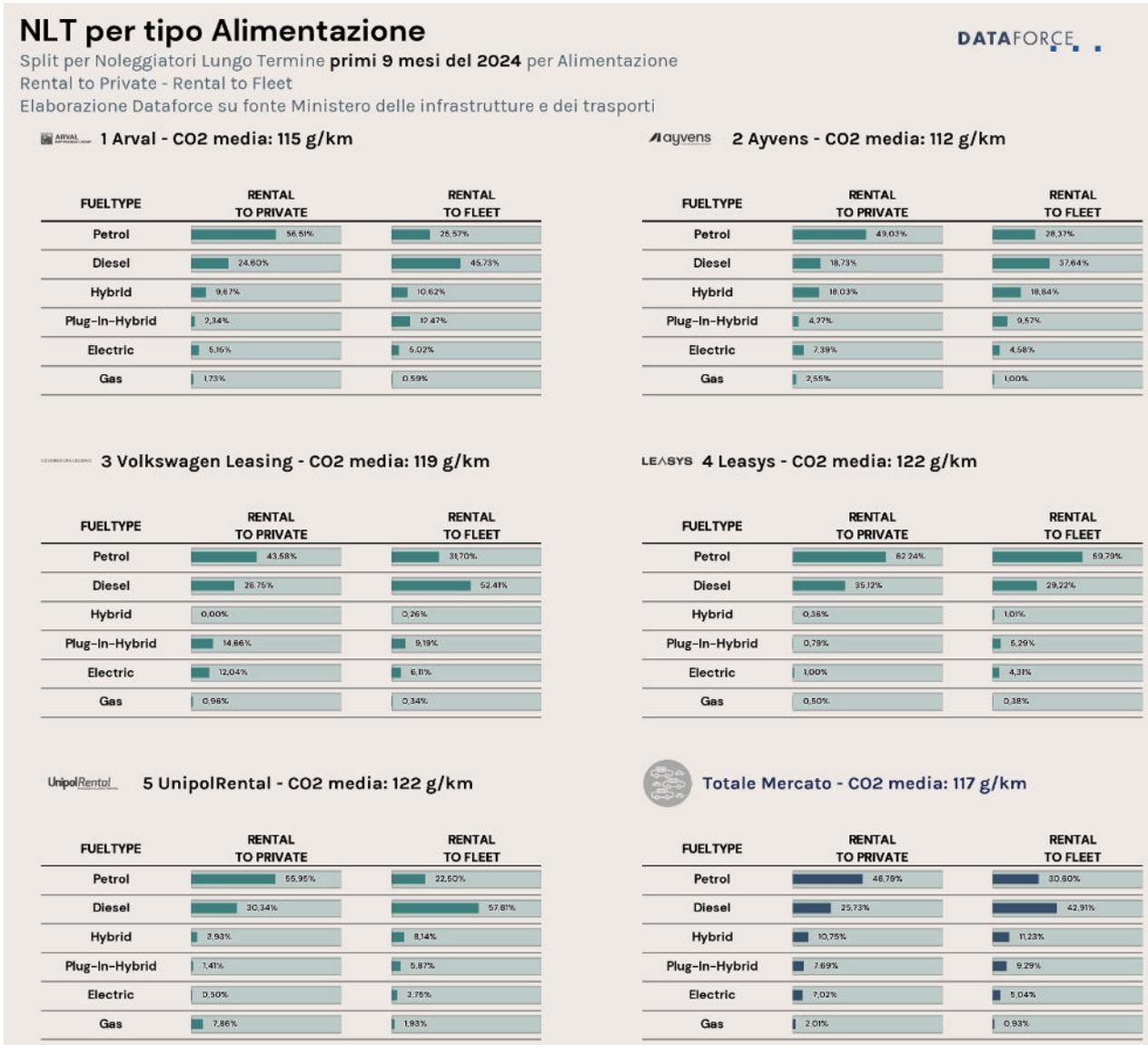
La **previsione di Dataforce per il 2024 vede un volume del noleggio a lungo termine**, sia ai **privati** sia alle **aziende**, (ma al netto del rent to rent) **inferiore a quello del 2023**: 392.500 immatricolazioni circa 38.000 veicoli in meno, con una contrazione dell'8,8%. Si dovrebbe trattare di 320.000 Passenger Cars (-13%) e di 72.500 veicoli commerciali leggeri (+16%). Per il **breve termine**, rent to rent incluso, invece **è probabile un incremento di oltre 17.000 unità per le Passenger Cars, pari a +22,1%**. Più modesto l'incremento percentuale per gli **LCV**: +6,2%, con un saldo attivo di poco più 600 unità. Il canale del **noleggio a breve termine** nel suo complesso, dunque, dovrebbe crescere quest'anno 104.000 nuove targhe, circa 17.500 in più (+20,2%).

L'ANALISI DEL MIX ALIMENTAZIONI CON LA CO2 RISULTANTE PER I PRIMI 5 OPERATORI DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE A PRIVATI E A SOCIETÀ

In questo comunicato **Dataforce introduce un'analisi inedita sul mix delle alimentazioni** dei primi 5 operatori del mercato del noleggio a lungo termine vetture (**Arval, Ayvens, Volkswagen Leasing, Leasys e UnipolRental**) con l'aggiunta dei dati relativi alla loro CO₂ media. Ne esce una **fotografia reale di quale mix di alimentazioni contribuisce al risultato del livello di emissioni medie di ciascun operatore nella flotta targata nel 2024**.

Le immatricolazioni di NLT di quest'anno iscritte a privati e società si attestano a una media di 117 g/km di CO₂, con una netta prevalenza della quota di auto a **benzina** immesse sul **canale NLT privati** (quasi il 47%). A seguire le vetture a **gasolio** (circa il 26%), **full hybrid** (quasi 11%), **plug-in hybrid** (circa l'8%), **elettriche** (attorno al 7%) e a **gas** (2%). Molto differente è invece la composizione delle immatricolazioni assegnate alla clientela **business**: la quota maggiore è quella di auto a **gasolio** (quasi il 43%), seguita dalle

benzina (si avvicina al 31%), poi le **full hybrid** (più dell'11%), a seguire le **plug-in hybrid** (poco più del 9%) le **BEV** (attorno al 5%) e le auto a **gas** (non arrivano all'1%).



Il player più virtuoso sembra essere **Ayvens**, che ha un livello medio di emissioni di CO₂ per le nuove immatricolazioni 2024 di 112 g/km. Al secondo posto si piazza **Arval** con 115 g/km, poi **Volkswagen Leasing** con 119 g/km e infine a pari merito **Leasys** e **UnipolRental** con 122 g/km.

Le assegnazioni ai clienti privati sono orientate verso le auto a **benzina**, con percentuali variabili dal 43% abbondante di **Volkswagen Leasing** al 62% di **Leasys**. Il **diesel** occupa una fetta importante delle nuove targhe soprattutto per **Leasys** (35%) e **UnipolRental** (qualcosa in più del 30%). Chi targa meno **diesel** nella sua mix è **Ayvens** (meno del 19%). Ancora **Ayvens** detiene una quota rilevante per le **full hybrid**: il 18%. Sul versante opposto **Volkswagen Leasing** che è allo 0% (il **Gruppo VW** offre sul mercato solo auto **ibride mild** o **plug-in hybrid**), mentre è leader, di gran lunga, nella flotta di auto **plug-in hybrid**, con una quota che sfiora il 15%. Gli operatori che detengono una quota di **ibride alla spina** più bassa tra i privati sono **Leasys** (meno dell'1%), **UnipolRental** (1,4%) e **Arval** (poco più del 2%).

Sul versante **flotte business**, il **diesel** è ancora molto diffuso in **UnipolRental** (58%), **Volkswagen Leasing** (52%) e **Arval** (46%). Per **Leasys** rappresenta ormai soltanto il 29%. Per l'azienda controllata da **Stellantis** il benzina (mild hybrid compreso) costituisce ancora l'ossatura della flotta dei clienti aziendali (60%). Mentre per **UnipolRental** la market share è appena del 22%. Le **full hybrid** hanno una quota rilevante in **Ayvens** (quasi il 19%) e in **Arval** (circa l'11%), mentre le **plug-in hybrid** sono fondamentali per **Arval** (oltre il 12% della mix sul canale business), **Ayvens** (9%) e **Volkswagen Leasing** (9%).

Discorso a parte per le **BEV**. Ai **clienti privati**, **Volkswagen Leasing** assegna una quota di ben il 12% sulla sua mix di alimentazioni; sul versante opposto **UnipolRental** assegna solo lo 0,5% e **Leasys** l'1%. Quote rilevanti di **elettriche** anche per **Arval** (5%) e **Ayvens** (7%). Nel **canale business**, invece, la penetrazione delle **BEV** è più uniforme: si va dal circa 4% di **UnipolRental** al 6% di **Volkswagen Leasing**.

L'ANALISI DEL MERCATO DEL NOLEGGIO LUNGO TERMINE PER OPERATORE

Arval mantiene saldamente la vetta della graduatoria dei noleggiatori del **lungo termine Passenger Cars** con una quota di mercato del 24,5%. Nel Q3 è sempre prima, pur con una leggera flessione delle immatricolazioni (scese del 3,4%, ma il mercato si è abbassato del 24% nel terzo trimestre). La market share di **Arval** è però salita nel Q3 al 26,7%. Al secondo posto, sia nella graduatoria trimestrale sia in quella cumulata (gennaio-settembre) c'è **Ayvens**, il nuovo colosso nato dalla fusione tra **ALD Automotive** e **LeasePlan**. La sua distanza da **Arval** è di appena 1.400 unità nel Q3 e di 4.500 circa nei 9 mesi. Nel terzo trimestre, però, le sue immatricolazioni sono calate del 40,5%. Terza è **Volkswagen Leasing**, protagonista di un brillante Q3, con un livello di nuove targhe in crescita del 34,8%. È l'unico player nelle prime posizioni in classifica a crescere in maniera così evidente. Quarta è **Leasys**, sempre in affanno (-31% nel Q3, -35% nel 2024). Al quinto posto **UnipolRental** (-54,9% nel terzo trimestre). A seguire, **Alphabet**, **Drivalia**, **Kinto Italia** (in forte crescita), l'insieme dei **piccoli noleggiatori del lungo termine**, **ES Mobility**, **Mercedes-Benz Lease Italia**, **Athlon** e **Gruppo Santander (SCR-Drive)**.

Anche in ambito LCV **Arval** è prima nell'anno, e precede **Ayvens**. Ma nella graduatoria trimestrale il maggior numero di immatricolazioni è stato quello di **Leasys** davanti ad **Arval**, **Ayvens**, e **UnipolRental**, l'ultimo dei player a superare quota 1.000 nuove targhe LCV nel trimestre.

L'ANALISI DEL MERCATO DEL NOLEGGIO BREVE TERMINE PER OPERATORE

Se l'anno scorso **Avis Budget Italia** era il leader indiscusso del mercato dei rent-a-car, quest'anno il protagonista è **Europcar**, in testa sin dal primo trimestre. **Avis** si deve accontentare del secondo posto nella graduatoria da gennaio a settembre, seguita da **Hertz** e **Sixt**. Ma la classifica parziale del terzo trimestre è tutta differente: **Europcar**, **Avis** e **Hertz** hanno inflottato molto poco. A dominare le immatricolazioni è stato l'insieme dei **noleggi delle Case auto e dei concessionari**. A seguire il dato complessivo dei **piccoli rent-a-car locali** (in tabella sotto la denominazione **Noleggio Altri Operatori**). Questi due raggruppamenti hanno targato cumulativamente 4.700 auto su un totale trimestrale di NLT Passenger Cars di 7.800 unità (compreso il rent to rent).

Il mercato del NBT dei veicoli commerciali leggeri è, come negli anni precedenti, molto frastagliato: al vertice della graduatoria c'è l'insieme dei **piccoli operatori**, sia nella graduatoria trimestrale del Q3, sia in quella totale dell'anno. Nel terzo trimestre seguono a molta distanza **Avis Budget Italia**, **Hertz**, **Noleggiare**, l'insieme delle immatricolazioni di **noleggio delle Case Auto e dei Concessionari** ed **Europcar**. Nella classifica da gennaio a settembre, dietro ai **piccoli operatori** e ad **Avis**, si piazza **Europcar**.

In caso di pubblicazione dei dati esposti, citare sempre

"Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI"