

RAPPORTO ANNUALE SUL LEASING



2023



Chiuso per la stampa il 12 aprile 2024
edito da **Assilea Servizi S.u.r.l.**

Realizzato dal Centro Studi e Statistiche di Assilea.
Responsabile: **Beatrice Tibuzzi**
Nadine Cavallaro e Federica Sist

Coordinatrice del progetto
Danila Parrini

Progetto e realizzazione grafica
www.dplace.biz

Stampa
Tipografia Palombi & Lanci

Un ringraziamento particolare a:

Flavio Monosilio, Direttore Affari Economici, Finanza e Centro Studi **Ance**; **Cerved Group**; Lucia Alessi, Responsabile per la Finanza al Joint Research Centre della **Commissione Europea**; Sofia Felici, Centro Studi **Confindustria**; Marco Fortis e Monica Carminati, **Fondazione Edison**; **OAM**-Organismo Agenti e Mediatori; Pietro Penza, Partner **PwC Italia**, Financial Services Risk & Regulatory Leader; Stefania Pigozzi, Responsabile Centro Studi & Cultura d'Impresa **Ucimu** -Sistemi per Produrre; Cristiana Petrucci, Responsabile Centro Studi e Statistiche **UNRAE**.

Relazione del Presidente Carlo Mescieri all'Assemblea del 9 maggio 2024



A cura di **Carlo Mescieri**
Presidente Assilea

Buona giornata a tutti i presenti in sala e grazie per la partecipazione.

Il cosa

Per riferire l'anno 2023 agli azionisti di ASSILEA vale la pena soffermarsi in primis su COSA è stato fatto e in secundis su COME è stato fatto.

Per la vita associativa si segnala la seguente attività.

ASSILEA ha continuato a svolgere il suo tradizionale compito di informativa e interpretazione della normativa e della giurisprudenza esistente nei campi legale, fiscale, contabile e prudenziale, con l'emissione di 222 circolari e la formulazione di 89 pareri specialistici su richiesta di singole Associate. Significativa anche l'azione di preparazione e pubblicazione di position paper su Leasing e ESG e su Leasing e PNRR.

Rilevante è stato l'impegno per la formazione specialistica del leasing attraverso l'erogazione di 63 webinar di formazione e 16 corsi in house per un totale di 1.392 partecipanti

La rivista associativa Lease News, in formato esclusivamente digitale, è uscita con 3 pubblicazioni ed è stata scaricata, in media, da circa 420 soggetti per edizione. Il portale LeaseNews, dedicato alle notizie del settore leasing e del mondo finanziario ed economico, ha avuto 28.552 visite annuali. In occasione dell'anniversario dei 40 anni di costituzione di Assilea, è stato pubblicato in 400 copie il volume "Assilea 40 anni di leasing. La storia dei primi 40 anni e le sfide per

il futuro del leasing". La prima parte della pubblicazione, intitolata "Leasing industry perspectives. Esigenze e tendenze nel framework giuridico, regolamentare, fiscale e finanziario" è stata elaborata in collaborazione con la business school dell'Università LIUC di Castellanza.

Sono stati altresì pubblicati per i Soci complessivamente 120 reports di statistica e 9 tra survey e pubblicazioni di analisi economica. Sono stati organizzati 8 eventi in totale a cui hanno partecipato complessivamente 2.180 persone: tra questi spiccano il Salone del Leasing organizzato a Milano (123 uscite giornalistiche sulla stampa nazionale) e il Quarantesimo genetliaco di ASSILEA organizzato a Roma.

Circa l'organizzazione interna, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza operativa di Assilea ed Assilea Servizi, sono state portate a termine una serie di azioni, tra cui la revisione dei Gruppi di Lavoro e la revisione dell'assetto organizzativo.

Avuto riguardo, infine, al bilancio consolidato il risultato economico è di sostanziale pareggio in presenza di spese non ripetibili di circa € 200 mila e quote associative invariate per il 12° anno. La gestione consolidata è di-

venuta in modo equilibrato nelle voci principali. Il patrimonio netto consolidato ammonta a € 1.841 mila.

Per le attività di strategia si segnala quanto segue.

Basilea 3+ e CRR III.

ASSILEA ha seguito e vissuto il processo legislativo europeo per l'implementazione dei principi di Basilea 3+ nella CRR III; il tema ha portata storica per il mondo bancario e finanziario e ovviamente anche per il mondo del leasing.

La partenza per il leasing era tutta "in salita": la Proposta della Commissione Europea non considerava infatti né la metodologia standard per la misurazione del rischio di credito né il leasing immobiliare strumentale: la prima largamente adottata in Italia e il secondo, fattore della produzione per le imprese, come generalmente praticato nel nostro Paese.

Nei venti mesi di strenuo lavoro, sempre condiviso e stimolato dal Consiglio associativo, gli sforzi si sono concentrati a ricordare a Istituzioni e Associazioni a Roma e a Bruxelles le caratteristiche strutturali del leasing trovando sempre ascolto sensibile e confronto costruttivo. Si registra che l'accordo delle tre Autorità europee scaturite dal Trilogo esprime una decisione "storica": quella di un mandato a EBA a stimare i diversi assorbimenti di capitale (RWA) in funzione non solo delle rischiosità delle controparti, come finora è sempre stato, ma anche nelle espressioni delle loro diverse forme tecniche e delle diverse tipologie di operatori sul mercato (art. 495 - c). È stata data dignità legislativa alla metodologia standard pari a quella IRB e considerata la "strumentalità" dell'immobiliare (non IPRE, cioè col reddito generato dall'iniziativa imprenditoriale) distinta da quella cosiddetta ADC (speculativa) in cui non dovrebbe rientrare il leasing. Un contratto di leasing immobiliare strumentale, come sempre sostenuto da ASSILEA, si configura fattore della produzione e quindi come un'esposizione verso imprese o PMI, a seconda del caso, con conseguente applicazione dei relativi fattori di ponderazione (per le PMI 75%) e dell'eventuale "SME supporting fac-

tor" (RWA finale 54% anziché 150%). Con questa prospettiva il leasing ha buone "carte" da giocare sia per il mobiliare che l'immobiliare strumentale e ASSILEA le giocherà nell'interesse della spina dorsale del Paese: artigiani, microimprese e PMI, contributori al 70% del PIL allo scopo di facilitare loro l'accesso al credito.

Le "carte" del leasing sono quelle legate:

- alle sue caratteristiche strutturali, la proprietà del bene e la legge che favoriscono nelle patologie un suo più veloce e miglior ricollocamento sul mercato a ristoro delle potenziali perdite di credito;
- alle evidenze quantitative storiche in Italia e in Europa in termini di migliori indici di default e minori perdite complessive accusate rispetto ai finanziamenti tradizionali;
- al successo riscosso presso le imprese testimoniato dal loro forte ricorso al leasing;
- alla adattabilità del leasing alla sostenibilità economica, all'innovazione digitale, alla transizione ecologica e, per quanto riguarda l'Italia, ai progetti del PNRR e alla comprovata efficienza con cui gli incentivi di politica economica (leggi contributi) arrivano con sicurezza e tempestività ai beneficiari.

ESG

L'altra attività strategica approvata dal Consiglio e perseguita è quella correlata alla finanza sostenibile che mette i cosiddetti fattori ESG, ambientale, sociale e di governo societario nel processo decisionale di investimento allo scopo di indirizzare i capitali verso attività e progetti sostenibili a più lungo termine: ASSILEA si è organizzata per accompagnare i suoi associati con consulenza e assistenza, nell'indicare gli investimenti sostenibili e coerenti con i principi del Global Compact delle Nazioni Unite, relativi a diritti umani, standard lavorativi, tutela dell'ambiente e lotta alla corruzione. A tale proposito Assilea, anche per il suo ruolo di componente del collegio dei fondatori di OIC Organismo Italiano di Contabilità, sta seguendo con grande attenzione lo sviluppo dei lavori del Comitato appositamente costituito in seno all'Organismo.

Il contributo che ASSILEA potrà fornire ai lavori del Comitato in particolare e in generale alla discussione dei temi della sostenibilità sarà quello di abbinare alla profonda conoscenza del mondo artigianale, delle microimprese e delle PMI quella che deriverà dalla costituenda CR Centrale Rischi dei beni, per le sue caratteristiche esempio unico nel mondo del credito che potrà arrecare beneficio anche alle capogruppo e quindi al mondo bancario. ASSILEA ha aderito al Forum per la Finanza Sostenibile.

PNRR e leasing pubblico.

Per l'importanza del PNRR ai fini del sostegno finanziario ai progetti ricompresi nelle sei missioni utili all'ammodernamento del Paese e al sostegno alla competitività del suo apparato, privato e pubblico, ASSILEA ha profuso grandi sforzi indirizzati a presentare il leasing al Governo italiano come strumento eligibile in coerenza con la giurisprudenza europea e nazionale e dotato di grande potenziale finanziario. Sono stati avviati contatti in ordine di tempo in primis con i competenti uffici del ministero per il PNRR (dipartimento legislativo e unità di missione) e successivamente con i ministeri MEF, MIMIT, MASE, MASAF allo scopo di capire direttamente dalle fonti le ragioni dei contenuti dei bandi, sin qui emessi, non sempre chiari circa l'ammissibilità degli investimenti finanziati in leasing.

I risultati degli incontri citati sono incoraggianti avendo trovato condivisione alle tesi sostenute da ASSILEA; per passare dalle idee ai fatti è auspicabile che l'incontro richiesto alla Unità di missione recentemente costituita presso il MEF con compiti di regia e coordinamento possa eliminare ogni dubbio circa il pieno riconoscimento del leasing e rilasciare un preciso regolamento operativo.

In collegamento col PNRR a seguito della emanazione della legge per il nuovo codice dei contratti pubblici si colloca il leasing pubblico, un settore dove il leasing è quasi completamente assente e nel quale sono riposte legittime prospettive di sviluppo e di crescita. In relazione alle finalità associative è stato predisposto un piano di lavoro col MIT allo scopo di verificare,

approfondire e risolvere le criticità del nuovo codice all'insegna della ricerca di una soluzione, anche di compromesso, che ottemperi agli obiettivi della PP.AA. e alla natura di attività finanziaria vigilata del leasing (e quindi impossibilitata ad assumere rischi che non siano di credito). Sia per lo sviluppo PNRR che per il leasing pubblico l'associazione

Il come.

ASSILEA ha intensificato le interlocuzioni con le Associazioni (in primis ABI, Leaseurope, OAM e le diverse rappresentanze di impresa in primis Confartigianato e ANCE) e con le Istituzioni nazionali (Banca d'Italia, MEF, MIMIT, Coesione e PNRR, MIT, MASE, MASAF) ed europee (Commissione ECON dell'Europarlamento e FISMA della Commissione Europea) seguendo una linea di condotta improntata:

- da un lato a rappresentare e difendere l'identità del leasing-locazione finanziaria come definito e regolato nella Legge 124, del leasing operativo come citato nella Circolare 288 di Banca d'Italia e dall'altro lato a seguire lo sviluppo del noleggio sul mercato italiano
- a rispettare e sostenere la trasparenza verso il mercato nella salva-

Il futuro.

Il prof. Mario Draghi, incaricato dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, a redigere un rapporto sulla competitività dell'Unione Europea nel suo "manifesto programmatico" ha espresso concetti quali:

- cambiamento radicale
- chiara volontà fra gli Stati membri UE di cosa "fare insieme" e cosa mantenere a "livello locale"
- coordinamento delle politiche economiche fra gli Stati dell'UE anche a costo di procedere con un "sottoinsieme" di stati membri
- consapevolezza che la maggior parte del fabbisogno di investimenti sarà coperto da investimenti privati.

non mancherà di informare puntualmente il Consiglio.

Riforma fiscale e implementazione degli standard contabili europei IFRS.

ASSILEA sta seguendo con grande attenzione sia lo sviluppo della riforma fiscale per delega del Parlamento al Governo sia il recepimento degli

guardia della leale competizione tra gli operatori, avendo come riferimenti l'intero mondo del leasing e come unico interesse superiore, quello della spina dorsale del Paese.

Il COME si può riassumere quindi in un trinomio: trasparenza, responsabilità, coraggio.

Qui sento il dovere di esprimere, a nome di tutto il Consiglio un pubblico ringraziamento:

- all'ABI Associazione Bancaria Italiana
- alla Banca d'Italia
- ai Ministeri sopra indicati
- agli On.li Irene Tinagli e Marco Zanni, rispettivamente Presidente e Membro della Commissione ECON.

E per "noi del leasing", quando entrano in scena gli INVESTIMENTI, scatta la MISSIONE.

COSA e COME deve fare il leasing per adempiere alla sua MISSIONE?

Conviene partire dal COME: da parte delle Associazioni europee del leasing ci vorrà tanto coraggio per rigettare posizioni di miope egoismo a difesa di interessi particolari.

COSA: è indispensabile una condisione delle connotazioni strutturali del leasing da comunicare alle Autorità europee e a EBA alle prese col compito di declinare l'art. 495 (c) dell'Accordo Trilogo: anticipare per spiegare è sempre meglio che attendere passivamente.

standard contabili europei IFRS allo scopo di non far mancare la voce associativa nella verifica che il principio della "proporzionalità" (già affermata nell'art. 97 della CRD) trovi idonea e appropriata applicazione sempre mirando a evitare che implementazioni del modello "one size fits all" minino i punti di forza e di competitività della spina dorsale del Paese.

Con soddisfazione si sottolineano gli sforzi compiuti da ASSILEA e i progressi realizzati nella relazione con Leaseurope.

Avuto riguardo a Leaseurope un grazie particolare va a Mario Agostini, membro del Board, e per la ricerca di condivisioni in Europa ai consiglieri Christian Fischnaller e Paolo Stefanini.

Un sentito grazie di riconoscenza per il lavoro svolto al Direttore Generale Luca Ziero e a tutto il personale di ASSILEA.

L'autentico punto di forza per l'azione di ASSILEA è stato il forte, coeso e lungimirante sostegno del Consiglio unitamente alla sensibile attenzione del Collegio dei Revisori, ai quali tutti va un sincero e sentito ringraziamento.

Questo comporta che si affrontino temi "nuovi" per il leasing come la vigilanza comune tra gli operatori che praticano la stessa attività con implicito "rischio di credito", la differenziazione tra le operazioni finanziarie finalizzate agli investimenti in capitale fisso, privato e pubblico, e quelle ritenute commerciali o atipiche.

Non è una fuga in avanti, si devono fare i conti con l'art. 495 (c) dell'Accordo Trilogo, conviene prepararsi al confronto all'insegna di trasparenza, responsabilità, coraggio.

Buon leasing a tutti!

Carlo Mescieri
Presidente ASSILEA

Roma, 9 maggio 2024

Assilea, per una cultura del leasing

Assilea è l'Associazione Italiana Leasing che rappresenta le società di leasing nelle varie sedi istituzionali, nazionali e internazionali, trattando l'attività di leasing in ognuna delle sue forme, dalla locazione finanziaria (Legge 124 del 4.08.2017) al leasing operativo (Circolare Banca d'Italia n. 288 del 3.04.2015) e al noleggio a medio-lungo termine.

A livello nazionale, Assilea è membro di diritto dell'ABI - Associazione Bancaria Italiana - e Socio Fondatore dell'Organismo Italiano di Contabilità e dell'Organismo Agenti e Mediatori. Collabora istituzionalmente con Confindustria, Confartigianato e con le principali Associazioni nazionali di produttori e distributori dei beni e dei mercati di interesse del prodotto leasing.

A livello internazionale, Assilea partecipa con propri rappresentanti agli organi e alle attività di Leaseurope - Federazione Europea delle Associazioni delle Società di Leasing e del noleggio auto.

L'Associazione svolge istituzionalmente le attività di informazione, formazione e assistenza a favore

dei propri Soci (Istituti artt. 13 e ex-106 del TUB, succursali di banche estere), Corrispondenti (Società di capitali che svolgono l'attività di noleggio a medio-lungo termine o di leasing operativo), Aggregati (Agenti in attività finanziaria e Mediatori Creditizi, Società di recupero crediti e Outsourcers).

Il Centro Studi e Statistiche dell'Associazione è inserito nel Sistema statistico nazionale (Sistan).

Dal 1989, inoltre, Assilea dispone di una propria "Banca Dati Centrale Rischio", uno dei quattro Sistemi di Informazioni Creditizie (SIC) a livello nazionale, che consente ai Soci aderenti di verificare affidabilità e puntualità nei pagamenti dei clienti di tutte le società di leasing.



Le 5 iniziative chiave di Assilea

La nuova normativa prudenziale di Basilea 3

Durante l'anno 2023 è proseguito con grande determinazione l'impegno di Assilea per ottenere che la nuova normativa prudenziale CRR3 (Capital Requirements Regulation) in discussione a Bruxelles riconoscesse il principio che **i requisiti di assorbimento di capitale per il leasing debbono riflettere la dimostrata minore rischiosità delle operazioni di leasing rispetto ad altre forme di finanziamento.**

L'azione svolta per rappresentare l'industria del leasing nel processo di ridisegno delle regole prudenziali a livello europeo è stata costante: è la più importante di tutte le azioni che sta conducendo l'Associazione perché dall'esito del processo normativo in corso dipende la stessa esistenza del settore.

Assilea ha sempre auspicato che gli organi dell'Unione Europea, la Commissione, il Consiglio d'Europa e l'Europarlamento guardassero al tema della nuova normativa prudenziale di Basilea 3 ispirandosi ad un principio di proporzionalità e seguendo un approccio 'data-driven'. E sono proprio i dati dell'analisi condotta dall'Associazione con la consulenza di KPMG sull'intero portafoglio delle operazioni di leasing perfezionate in Italia disponibili nella BDCR – la banca dati centrale rischi del leasing – ad indicare che tra il 2017 e il 2022 le posizioni leasing mostrano tassi di perdita mediamente inferiori del 15% rispetto ad analoghi prodotti bancari.

Il leasing rispetto ad altre forme di finanziamento ha una garanzia in più costituita dal bene che è di proprietà della società di leasing durante tutta la durata del contratto e che rappresenta un fattore importantissimo di mitigazione del rischio anche nelle fasi di eventuale patologia del credito.

A ciò aggiungasi che la Legge 124 del 4 agosto 2017, una vera e propria pietra miliare del leasing in quanto ne ha finalmente consentito la sua tipizzazione normativa, conferisce proprio al leasing una superiore efficienza nella gestione delle operazioni in default rispetto al caso del mutuo ipotecario e ancor più del finanziamento chirografario.

Quindi, dal punto di vista della gestione della rischiosità dell'operazione, il leasing presenta sostanziali punti di forza e per questo Assilea ritiene, corroborata dai risultati dell'analisi svolta sui dati della BDCR, che anche il trattamento in termini di ponderazione dei rischi ai fini dell'assorbimento di capitale debba tenerne dovuto conto.

La nuova normativa proposta dalla



Commissione Europea, poi vagliata dal Consiglio d'Europa e dal Parlamento Europeo e in ultimo perfezionata dal Trilogo, entrerà in vigore il 1° gennaio 2025.

Ci sono importanti novità come l'*output floor* che punta a ridurre l'eccessiva variabilità dei requisiti a fronte del rischio di credito nel caso di applicazione della metodologia IRB, definendo un limite minimo stringente che viene dato ai requisiti patrimoniali che vengono calcolati attraverso i metodi interni pari al 72,5% dei requisiti patrimoniali che verrebbero determinati in caso di utilizzo della metodologia standardizzata.

Venendo al leasing, due sono gli ambiti della nuova normativa uscita dal Trilogo di maggiore rilevanza per il settore.

Innanzitutto, la proposta legislativa del Trilogo che assegna a EBA il compito di redigere entro 36 mesi dall'entrata in vigore della CRR3 un'analisi per valutare l'adeguatezza della calibrazione dei parametri di rischio applicabili al leasing, in particolare i) i nuovi haircut e i valori normativi per la LGD garantita nel contesto del metodo F-IRB e ii) i fattori di ponderazione del rischio da applicare per ogni tipo leasing nel metodo standard.

Questo mandato a EBA è molto importante perché introduce per la prima volta nella normativa prudenziale, la possibilità di differenziare il trattamento regolamentare delle esposizioni leasing rispetto agli omologhi prodotti bancari.

L'estensione del mandato EBA al metodo standard era un obiettivo specifico indicato da Assilea nel 2023 e che è stato raggiunto agendo, nelle sedi istituzionali Italiane ed europee, di concerto con ABI e con il supporto della Federazione europea Leaseurope.

Una seconda area di grande rilevanza per il leasing riguarda il nuovo trattamento prudenziale delle esposizioni di leasing immobiliare, per le quali il processo di scrittura degli standard di Basilea 3 non sembra aver tenuto in debito conto le caratteristiche in-



trinseche di mitigazione del rischio di questa forma tecnica.

Particolarmente penalizzante rispetto a quello vigente è il trattamento previsto per le esposizioni (leasing e mutui) garantite da immobili non residenziali.

Nel dettaglio due disposizioni della nuova normativa uscita dal Trilogo impattano negativamente il comparto leasing immobiliare:

1. per le esposizioni garantite da immobili non residenziali finiti, per le quali il rimborso del credito non dipende materialmente dal cash flow generato dall'immobile:
 - viene elevata la soglia per il calcolo del valore dell'esposizione al quale è possibile applicare la ponderazione ridotta (soglia che passa dal 50% a 55% del valore di mercato dell'immobile);
 - viene al contempo elevato il coefficiente di ponderazione, che passa dall'attuale 50% al 60%.
2. viene introdotta una nuova categoria di esposizioni per i prestiti che finanziano l'acquisizione di terreni, lo sviluppo o la costruzione di immobili, residenziali e non ("ADC", Land Acquisition, Development and Construction). Ad essi viene attribuita una rischio-

sità più elevata ed una ponderazione pari al 150%, paragonabile a quella attualmente prevista per i crediti non performing.

Il leasing immobiliare costituisce attualmente oltre la metà del valore dei crediti in essere delle società di leasing in Italia e il leasing in costruzione ne rappresenta una quota importante. Le analisi condotte sui dati della BDCR per il periodo 2017-2022 hanno evidenziato tassi di perdita del leasing immobiliare più bassi di quelli mediamente registrati nei mutui ipotecari non residenziali. I dati storici del leasing immobiliare, che ha una durata media di 12 anni, peraltro non tengono ancora pienamente conto dell'effetto della Legge 124 del 4 agosto 2017, che è stata applicata sui contratti che andavano in sofferenza a partire dal momento della sua adozione, mantenendo fermo il trattamento del portafoglio in default accumulato a quella data secondo le regole precedenti. Non emerge, inoltre, una maggiore rischio di leasing su immobili da costruire rispetto al "costruito" tale da poterne giustificare un aggravio di requisiti patrimoniali.

Maggiori requisiti patrimoniali sulle esposizioni di leasing immobiliare potrebbero erodere una delle principali fonti di finanziamento delle imprese che fanno ricorso al leasing e

che sono per lo più artigiani e PMI. Ciò avrebbe pesanti ripercussioni in termini di capacità di investimento, sviluppo e competitività di tali realtà imprenditoriali che costituiscono “la spina dorsale” del sistema produttivo del nostro Paese.

In attesa delle risultanze dell’analisi dell’EBA, che riguarderà tutte le tipologie di leasing incluso il leasing im-

mobiliare, dal 1.01.2025, con l’entrata in vigore della nuova normativa prudenziale, l’industria del leasing è esposta al rischio di una significativa perdita di quote di mercato derivante dall’applicazione di un trattamento prudenziale non in linea con l’effettiva rischiosità delle operazioni.

Per questo l’impegno di Assilea e dell’industria del leasing non diminuirà, proseguendo anche nei prossimi

mesi sia a livello europeo con EBA che a livello nazionale con le istituzioni di vigilanza.

L’auspicio è che al più presto si possa pervenire a definizioni che riconoscono la minore rischiosità del leasing rispetto ad altre forme di finanziamento e che evitino così impatti depressivi sul settore, in particolare sul leasing immobiliare, e conseguentemente sulla crescita economica italiana.

Leasing, abilitatore del PNRR per le imprese

La realizzazione degli interventi strutturali previsti dal PNRR per migliorare i livelli di sostenibilità, inclusività, innovazione tecnologica ed efficientamento energetico è un punto di discontinuità fondamentale per il rilancio del Paese e per l’evoluzione futura e sostenibile della sua economia. Tutti gli operatori economici e finanziari devono essere mobilitati per facilitare l’utilizzo dei fondi del PNRR veicolando efficientemente le risorse e le agevolazioni previste nell’economia reale.

È proprio in questo contesto che il leasing, uno strumento consolidato il cui successo è stato decretato nel tempo da imprese, artigiani e PMI, può giocare un ruolo chiave per l’accesso alle misure del PNRR e per la “messa a terra” delle risorse da esso previste.

Assilea è impegnata da tempo ad ottenere che il leasing venga sempre incluso dalle Pubbliche Amministrazioni

centrali e locali tra gli strumenti finanziari ammessi per l’accesso alle agevolazioni previste dal PNRR in base a un principio di “neutralità finanziaria”, ovvero che le agevolazioni devono essere concesse alle imprese o alle pubbliche amministrazioni a prescindere dalla forma con cui esse decidono di finanziarsi.

I dati di uno studio realizzato da Assilea in collaborazione con KPMG indicano che, in uno scenario ‘best’ si può prospettare un utilizzo delle risorse attraverso il leasing fino a un importo di circa 105 miliardi di euro. Tali dati tengono in considerazione il fatto che a copertura degli investimenti totali si generi un’ingente leva creditizia, stimabile in circa 85-95 miliardi di euro.

Le evidenze numeriche sull’utilizzo di altre misure di agevolazione precedenti al PNRR, per esempio Nuova Sabatini o Transizione 4.0, dimostra-

no chiaramente che il leasing è stato essenziale, se non decisivo, per il successo dell’agevolazione stessa. Per converso, le misure agevolative per le imprese per le quali la locazione finanziaria è stata esclusa, mostrano un andamento dei livelli di utilizzo delle agevolazioni spesso insoddisfacente.

Il superamento dei dubbi interpretativi su alcune delle norme nazionali che in alcuni casi in passato avevano ostacolato l’utilizzo del leasing nelle agevolazioni, rende ora possibile il suo pieno utilizzo nella realizzazione delle misure del PNRR.

Gli investimenti previsti per la digitalizzazione e innovazione e per la transizione ecologica, principali linee di indirizzo del PNRR, rappresentano un forte incentivo per le società di leasing per sviluppare nuovi prodotti che integrino al proprio interno gli elementi e i requisiti richiesti dal PNRR.

Leasing sostenibile per un’economia più verde

Anche nel 2023 le attività di Assilea si sono focalizzate sul tema della sostenibilità climatica e ambientale, con l’obiettivo duplice di aumentare il grado di informazione, sensibilità e consapevolezza degli operatori del settore leasing e di analizzare e anticipare i possibili scenari di trasformazione per le attività economiche delle società di leasing.

Il leasing rappresenta un prodotto finanziario che per sua natura favorisce la misurazione degli impatti climatici e ambientali correlati al finanziamento concesso e all’utilizzo che ne fa l’azienda cliente: grazie alla sua

struttura, infatti, nell’operazione di leasing è possibile non soltanto definire il profilo di rischio climatico e ambientale connesso al modello di business della controparte cliente ma anche definire il grado di sostenibilità climatica e ambientale del bene stesso oggetto della locazione, riuscendo in questo modo ad ottenere una visione più completa e approfondita di tutti gli aspetti correlati alla transizione ecologica.

Nell’ambito della transizione ecologica, rispetto alle altre forme di credito, il leasing mostra rilevanti punti di forza basati sulle competenze specialisti-

che legate alla gestione dei beni. Le società di leasing, infatti, dispongono di uno specifico know-how nella valutazione e gestione dei rischi operativi e di mercato associati al bene finanziato e quindi, mantenendo una forte specializzazione operativa sulla gestione dei beni, avranno l’opportunità di governare sempre più efficacemente anche i rischi fisici e di transizione, assicurando così una maggiore percezione dei rischi dell’operazione e al contempo una maggiore mitigazione dei rischi stessi.

Il leasing inoltre rappresenta uno strumento molto efficace per favo-

rire e accelerare l'adozione e l'utilizzo di tecnologie innovative e green, a più bassa emissione di CO₂, in tutte le categorie di beni finanziati, e particolarmente nei seguenti ambiti:

- fornitura di energia pulita, sicura e conveniente → leasing per produzione energia elettrica da fonti rinnovabili;
- mobilità sostenibile → leasing per mezzi a propulsione elettrica e ibrida, infrastrutture di ricarica;
- edifici con criteri di efficienza

nell'utilizzo di energia e risorse naturali → leasing immobiliare;

Assilea ritiene inoltre che sia fondamentale anche l'impegno sulla formazione delle persone della "industry" leasing, società di leasing, agenti, mediatori, professionisti, sui temi della transizione green e della finanza sostenibile per consentire di affrontare concretamente ed efficacemente le nuove sfide poste dagli obiettivi di transizione green, dai nuovi orientamenti di finanza

sostenibile e dalle attese delle autorità di vigilanza.

Queste sfide necessitano di figure motivate, informate e altamente formate, con competenze trasversali, oltre che tecniche anche sui temi della sostenibilità climatica e ambientale, che abbiano una visione complessiva della sostenibilità in relazione a tutte le sue dimensioni - economica, sociale e ambientale - e che siano capaci, all'interno delle loro aziende, di mobilitare l'impegno di tutte le strutture organizzative.

Green Lease, il contributo del leasing immobiliare per l'indipendenza energetica delle PMI

Sia in Italia che in sede europea le riflessioni sulla finanza sostenibile sembrano incanalate secondo un orientamento fortemente tecnico-normativo.

Non va, però, trascurato il ruolo concreto che la finanza può esprimere tutti i giorni nei confronti di migliaia di piccole e medie imprese, orientandone progressivamente le scelte di investimento.

Alcuni campi d'azione, già esistenti o ipotizzabili, sono rappresentati, per esempio, dai finanziamenti per l'acquisto di edifici con caratteristiche energetiche e ambientali low carbon; dai sistemi di finanziamento per l'acquisto di veicoli maggiormente ecologici; dai prodotti di investimento e risparmio gestito

connessi con programmi di salvaguardia ambientale, ecc.

In questo contesto l'iniziativa Green Lease lanciata nel 2022 da Assilea, che consiste nell'utilizzare gli immobili concessi in locazione finanziaria per l'installazione di fotovoltaico su tetto, può giocare un ruolo molto importante.

Nel portafoglio dei contratti di leasing in essere al 30.09.2023, ci sono 25.129 capannoni industriali che potrebbero essere utilizzati per installare pannelli fotovoltaici, secondo nostre stime, con una potenza installata di oltre 4,15 GW (circa 21 tonnellate di CO₂ in meno immesse in atmosfera o 130 milioni di alberi piantati in un solo anno).

Un forte aiuto alla realizzazione

della iniziativa è arrivato dal decreto energia, convertito con legge n. 34/2022, grazie al quale è più semplice installare impianti fotovoltaici su tetto: il governo ha infatti equiparato tali interventi alla "manutenzione ordinaria" degli edifici semplificando i permessi per future installazioni. Tali interventi sono da considerarsi semplificati per gli impianti fino a 200 kW che sono posti su edifici che non presuppongono vincoli paesaggistici.

Assilea crede fortemente nel valore di questa iniziativa ed è impegnata a presentarla in tutte le sedi istituzionali per creare le condizioni di contesto che incentivino le imprese e le società di leasing a procedere alla sua realizzazione.



Machine learning applicato al leasing

L'utilizzo di tecniche di intelligenza artificiale e machine learning nel mondo finanziario e bancario si sta gradualmente diffondendo, in particolare nel campo della strumentazione di supporto alla valutazione del rischio di credito. Numerosi studi hanno confrontato la capacità delle tecniche di machine learning di prevedere il default delle imprese e dei privati con quella di approcci più tradizionali. Questi studi mostrano che l'accuratezza dei modelli di machine learning nell'individuare le insolvenze è generalmente maggiore rispetto a quella dei modelli econometrici. Il miglioramento in termini di accuratezza deriva in primo luogo dall'estensione della gamma di forme funzionali e relazioni fra le diverse variabili valutate dal modello. Un altro vantaggio del machine learning è quello di essere in grado di gestire ed elaborare grandi quantità di dati in volume (numero di osservazioni) e ricchezza informativa (numero di variabili, tipi di dato), sfruttando l'aumentata potenza di calcolo resasi disponibile negli anni più recenti.

Lo sfruttamento di informazioni

complementari a quelle in uso in modelli tradizionali può aumentare la capacità predittiva e conseguentemente estendere la possibilità di valutare il merito di credito di soggetti altrimenti esclusi o penalizzati nell'accesso al credito.

Un obiettivo molto importante nel campo del machine learning applicato al leasing è stato messo a segno nel 2023 con il lancio di *Leasing Score Prediction*: si tratta di una applicazione, unica in Italia e in Europa, che utilizza un modello addestrato sulla base dei dati della BDCR leasing in grado di elaborare uno scoring di PD a 12 mesi. L'applicazione inoltre fornisce spiegazioni sugli scoring assegnati secondo il principio di trasparenza, indicando i fattori che concorrono alla determinazione dello score (spiegazioni fattuali) e gli input che sarebbe necessario variare per attribuire un punteggio migliore all'operazione (spiegazioni controfattuali).

Partendo dalle indicazioni raccolte dalle Associate, *Leasing Score Prediction* è stato sviluppato da Sadas srl con la collaborazione del dipartimento di Informatica dell'Università di

Pisa e rappresenta sicuramente uno strumento specializzato a supporto dei sistemi di selezione, valutazione, monitoraggio del credito in uso presso le società di leasing. Facendo leva sull'esperienza e sul know-how acquisiti con lo sviluppo di *Leasing Score Prediction*, Assilea intende proseguire ad investire nella progettazione di strumenti predittivi per l'industria di leasing basati su tecniche di machine learning.

Assilea sta inoltre sperimentando altre applicazioni di AI sui dati della BDCR con l'obiettivo di aumentare la qualità dei dati registrati e il servizio fornito alle associate a supporto delle analisi creditizie sul leasing. Tali tecniche possono essere molto utili, per esempio, per la definizione di algoritmi di categorizzazione delle diverse tipologie dei beni finanziati sempre più precisi.

L'Associazione ritiene inoltre che le tecniche di machine learning potranno trovare estesa applicazione nelle classificazioni e valutazioni delle diverse operazioni di leasing secondo i criteri di rischiosità climatico-ambientale e altri fattori ESG.

L'anno 2023 in numeri



34,8 mld

I nuovi finanziamenti leasing riguardano il volume complessivo di 34,8 miliardi di euro, un valore che non si raggiungeva dal 2008.



+8,8%

Solida crescita del mercato leasing per il terzo anno consecutivo. Il volume di nuove operazioni nel 2023 aumenta del +8,8%, dopo il +9,7% dell'anno precedente. Il 60,6% dei finanziamenti è relativo al comparto autoveicoli, con un incremento del 28,8% rispetto al 2022. Tiene il leasing immobiliare (+0,5%). In controtendenza, il leasing di beni strumentali (-16,8%) su cui incide l'effetto della stretta della politica monetaria della BCE.



1,7%

Il settore del leasing in termini di new business vale l'1,7% del PIL del Paese e l'8,2% degli investimenti in beni strumentali.



+31,7%

Il volume dei finanziamenti leasing e noleggio a lungo termine di autoveicoli cresce del 31,7% e raggiunge il 29,0% delle nuove immatricolazioni del 2023.



33,0%

Un terzo delle autovetture "green" (elettriche a batteria, plug-in e ibride) di nuova immatricolazione in Italia è stato finanziato attraverso leasing o noleggio a lungo termine.



50,0%

Supera il 50% l'incidenza delle alimentazioni green sul totale delle nuove operazioni di leasing e noleggio a lungo termine (44,8% l'incidenza a livello di nuove immatricolazioni).



69,9%

Oltre due terzi dei veicoli commerciali elettrici di nuova immatricolazione sono stati finanziati in leasing o noleggio a lungo termine.



+117,2%

In forte crescita il leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.



95,7%

I clienti del leasing che sono PMI.



14,4%

La percentuale di imprese di piccole e medie dimensioni che hanno stipulato almeno un contratto di leasing nel 2023.



18,2%

I clienti che utilizzano il leasing hanno un ROE più elevato della media italiana (11,2%).



69,2%

Il peso del leasing sul totale delle prenotazioni Nuova Sabatini 2023 per gli investimenti delle PMI in beni strumentali.

RAPPORTO ANNUALE SUL LEASING

2023

Sommario

CAPITOLO 1

Leasing ed economia

Premessa: Il quadro macroeconomico 2023	18
A cura di Marco Fortis e Monica Carminati, Fondazione Edison	
1.1 Dinamica degli investimenti	22
Focus: Leasing in Europa	24
1.2 La dinamica del leasing in Italia	25
1.3 Canali di vendita	27
Focus: Analisi dell'offerta Agenti	29
A cura dell'OAM	

CAPITOLO 2

Leasing e noleggio a lungo termine auto

Premessa: Trend e prospettive del mercato in Italia	34
A cura di Cristiana Petrucci, Responsabile Centro Studi e Statistiche Unrae	
2.1 Dinamica delle immatricolazioni in Italia e in Europa	36
2.1.1 Autovetture	36
2.1.2 Veicoli commerciali	37
2.1.3 Veicoli industriali	37
2.2 Leasing e noleggio a lungo termine nel 2023	38
2.2.1 Autovetture	38
2.2.1.1 Leasing	38
2.2.1.2 Noleggio a lungo termine	39
Focus: Classifiche dei modelli di autovetture maggiormente richiesti	41
2.2.1.3 Immatricolazioni per alimentazione	42
2.2.2 Veicoli commerciali	44
2.2.2.1 Leasing	44
2.2.2.2 Noleggio a lungo termine	45
Focus: Immatricolazioni di veicoli commerciali in leasing e noleggio a lungo termine per alimentazione	46
2.2.3 Veicoli pesanti	47
Focus: Dinamiche regionali	48

CAPITOLO 3

Leasing strumentale

Premessa: Il mercato delle macchine utensili in Italia nel 2023	52
A cura di Stefania Pigozzi, Responsabile Centro Studi & Cultura di Impresa UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE	
3.1 Dinamica leasing strumentale	54
3.1.1 Leasing strumentale finanziario	55
3.1.2 Leasing strumentale operativo	57
3.2 Leasing Strumentale e Nuova Sabatini	59
Focus: Ripartizione e dinamica regionale	61

CAPITOLO 4**Leasing immobiliare**

Premessa: Per il settore delle costruzioni il 2023 si chiude ancora in positivo ma per il 2024 il quadro cambia	64
A cura di Flavio Monosilio, Direttore Affari Economici, Finanza e Centro Studi Ance	
4.1 Dinamica del leasing immobiliare, costruito e da costruire	66
Focus: Analisi per tipo immobile, durata media e ripartizione macro-aree geografiche	68

CAPITOLO 5**I clienti del leasing**

Premessa: Le PMI italiane in un contesto di policrisi	72
A cura di Cerved Group	
5.1 Dimensione e caratteristiche della clientela leasing	73
5.2 Dinamiche di crescita per settori della clientela	76
5.3 Redditività e rischiosità della clientela	79
5.4 Previsioni redditività della clientela	81

CAPITOLO 6**Leasing Sostenibile**

Premessa: La valutazione dei fattori di rischio climatico ed ambientale: a che punto è il settore leasing?	84
6.1 Tassonomia e rendicontazione di sostenibilità	86
A cura di Lucia Alessi, Responsabile per la Finanza al Joint Research Centre della Commissione Europea	

CAPITOLO 7**Composizione del portafoglio e qualità dei crediti leasing**

Premessa: La struttura e la dinamica del credito alle imprese nel 2023.	90
A cura di Pietro Penza, Partner PwC Italia, Financial Services Risk & Regulatory Leader	
7.1 Dinamica e composizione del portafoglio leasing	95
7.2 Qualità dei crediti leasing	97

CAPITOLO 8**Dinamica 2024 e previsioni**

Premessa: Le prospettive economiche per l'Italia: PIL, consumi, investimenti ..	102
A cura di Sofia Felici, Centro Studi Confindustria	
8.1 Dinamica del mercato leasing nel primo bimestre del 2024 e previsioni per l'intero anno	104
Focus: Sfide e opportunità per il settore leasing (una survey tra gli operatori) ...	107

APPENDICE

Classifica stipulato 2023	110
Classifica outstanding al 31.12.2023	111



01

Leasing ed economia

Nel 2023 l'economia europea ed italiana hanno riportato tassi di crescita modesta in ragione dell'effetto frenante di fattori avversi di natura geopolitica, macroeconomica (elevata inflazione) e monetaria (tassi di interesse elevati).

Ciò nonostante, anche nel 2023 l'economia italiana ha visto un incremento del Pil (+0,9%) superiore alla media dell'area euro (+0,5%) grazie ad un migliore andamento della domanda interna e delle esportazioni.

Il leasing è cresciuto del +8,8% con un volume di nuovi finanziamenti che ha superato i 34,8 miliardi di euro ed un incremento anche sul numero di nuovi contratti (+13,0%). La crescita del leasing è stata trainata essenzialmente dal comparto auto che ha registrato una dinamica di crescita molto sostenuta, a doppia cifra (+28,8% in valore e +22,0% in numero). I fattori avversi soprarichiamati hanno invece inciso molto negativamente sull'andamento del leasing strumentale che ha riportato nel 2023 una significativa contrazione (-16,8% in valore e -6,8% in numero di contratti).

Il comparto immobiliare, principalmente per effetto di una ripresa degli investimenti in immobili non residenziali registrata nell'ultima parte dell'anno, ha chiuso il 2023 con un lieve incremento dei volumi rispetto al 2022 (+0,5%), a fronte di una diminuzione del numero di contratti (-13,8%). Chiudono in positivo anche i comparti del leasing aeronavale e ferroviario (+5,5% sui volumi, -43,1% sui numeri) e, soprattutto, il leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili (+117,2% in valore, +32,1% in numero).

Dal punto di vista dei canali di vendita, pur rimanendo prevalente l'incidenza del canale di vendita bancario, risulta in crescita il peso del canale fornitori nel leasing auto e strumentale e degli agenti in attività finanziaria nei comparti auto, nautico e strumentale.

Sommario

Premessa: Il quadro macroeconomico 2023	18
A cura di Marco Fortis e Monica Carminati, Fondazione Edison	
1.1 Dinamica degli investimenti	22
Focus: Leasing in Europa	24
1.2 La dinamica del leasing in Italia	25
1.3 Canali di vendita	27
Focus: Analisi dell'offerta Agenti	29
A cura dell'OAM	

PREMESSA

Il quadro macroeconomico 2023

A cura di **Marco Fortis e Monica Carminati**
Fondazione Edison

Il 2023 è stato un anno di rallentamento per l'economia mondiale, sebbene non così marcato come inizialmente atteso, e di arresto del commercio internazionale.

La prima è infatti cresciuta del +3,1% (dopo il 3,3% del 2022 e il 6,2% del 2021), mentre il secondo, come indicano le ultime elaborazioni di Prometeia, si è contratto in termini reali dello -0,6% (dopo una crescita del +3,0% nel 2022 e una del +9,5% nel 2021). La tenuta della crescita dell'economia mondiale viene spiegata, almeno in parte, dal calo dell'inflazione che è stato più rapido del previsto (dal +9% del 2022 si è ridotta al +5% del 2023), grazie soprattutto al rientro dei prezzi degli energetici, tornati su valori più "normali".

Dopo gli *shock* degli ultimi anni – dalla pandemia, alla guerra russo-ucraina, al riarsi delle tensioni in Medio Oriente, da una parte; dalle strozzature dal lato dell'offerta nel mercato dei beni, al forte aumento dei prezzi delle materie prime, soprattutto energetiche, e all'impennata inflazionistica che ne è derivata, dall'altra – l'economia globale si sta gradualmente riequilibrando, pur mostrando ancora una certa debolezza di fondo.

L'attenuazione degli squilibri, infatti, non significa che il 2024 sarà esente da problematiche. Permangono fattori di fragilità che portano a prevedere una crescita moderata anche per il 2024 (+2,9% nelle previsioni dell'Oecd). Tra questi, il rallentamento dell'economia americana (Oecd e Fmi prevedono per gli Stati Uniti una crescita del +2,1% nel 2024, contro il +2,5% del 2023); la fase di stagnazione che ormai da un anno sta caratterizzando l'Eurozona (cresciuta del +0,5% nel 2023 e una previsione dell'Oecd che non va oltre il +0,6% per il 2024), con la Germania, un tempo economia più forte dell'area, che appare ora tra

quelle in maggiore affanno; le difficoltà cinesi, legate alle tensioni nel mercato immobiliare e alla limitata efficacia delle misure messe in atto per rilanciare l'attività economica.

Ma è soprattutto la dinamica del commercio mondiale a rappresentare un elemento di debolezza. Nello specifico, una buona parte del calo del commercio mondiale registrato nel 2023 è da ascrivere alla esile crescita della Cina (alle prese con la deflazione e una forte crisi del proprio settore edilizio-immobiliare pesantemente indebitato), con un riflesso negativo anche sugli scambi intra-asiatici in tutto il Far East. Analogamente a ciò che sta accadendo in Europa con la crisi della Germania, che ha trascinato in recessione anche buona parte dei Paesi nordici e dell'Est e ha determinato un brusco stop negli scambi intracomunitari. Si potrebbe dire che, in parallelo con la pandemia e i conflitti in Ucraina e in Medio Oriente, il mondo ha visto incepparsi contemporaneamente due dei suoi principali motori economici: la Cina e la Germania.

In questo contesto, l'economia italiana è cresciuta del +0,9% nel 2023, una performance di tutto rispetto se confrontata con la dinamica registrata nelle maggiori economie europee: il Pil della Germania si è infatti contratto del -0,3%; quello del Regno Unito è cresciuto di un esiguo +0,3%. Quanto alla Francia, che molti ritenevano potesse crescere di più dell'Italia, ha limitato la sua crescita al +0,7%, mentre riguardo alla Spagna, che nel 2023 è cresciuta del +2,5%, occorre considerare che tra i cinque grandi Paesi europei è quello uscito con maggior ritardo

dalla crisi pandemica e che oggi sta semplicemente recuperando il terreno perduto; al contrario dell'Italia che, invece, ha alle spalle un biennio di crescita straordinaria (+12,8% cumulato nel 2021-2022) e che, tra le grandi economie europee, è stata la prima a riprendersi dopo la pandemia, ritrovandosi tuttora davanti alla Spagna rispetto ai livelli pre-covid. Merito del progressivo recupero del potere d'acquisto delle famiglie dal 2014-2015 in poi, dopo la recessione del 2009 e la fase di austerità del

2011-2013. E soprattutto del vigoroso impulso dato agli investimenti in macchinari e tecnologie e alla modernizzazione del Paese dal Piano Industria 4.0. Quest'ultimo è stato introdotto dal Governo Renzi nel 2016 ed ha continuato a sostenere gli investimenti con straordinario successo negli anni seguenti fino al Governo Draghi: un piano che ha contribuito in modo rilevante a rafforzare il sistema produttivo italiano, rendendolo ancora più competitivo e consentendogli di affrontare il post pandemia con risorse e risultati assolu-

tamente inaspettati, e migliori di quelli dei principali *competitors* europei.

Oggi l'Italia si presenta infatti come l'economia che in Europa ha registrato la maggiore crescita del Pil e dei consumi rispetto ai livelli del quarto trimestre 2019, ossia antecedenti la pandemia. Buono anche l'andamento del mercato del lavoro, che ha messo a segno i risultati migliori degli ultimi venti anni; positiva infine la dinamica dell'export, soprattutto quello extra Ue, nonostante il rallentamento del commercio mondiale.

Prodotto interno lordo

Le nuove revisioni Istat dei dati annuali e trimestrali del PIL italiano fanno emergere un quadro estremamente nitido della maggiore resilienza e dinamica dell'economia italiana rispetto alle altre principali economie europee del G7 nel quadro post Covid19 e della guerra rus-

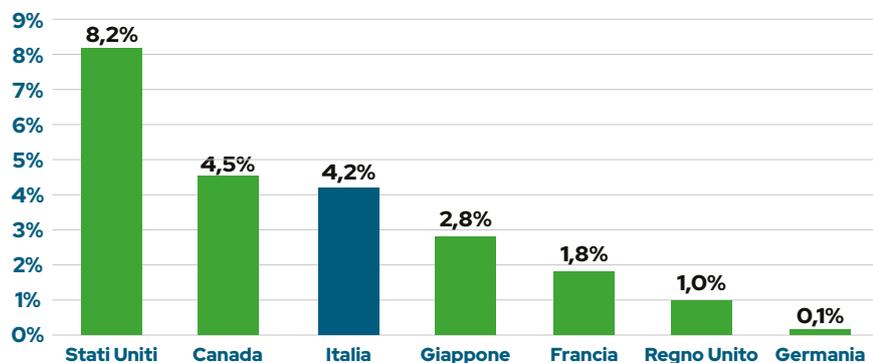
so-ucraina. Infatti, rispetto al quarto trimestre 2019, antecedente la pandemia, il quarto trimestre 2023 vede il PIL italiano cresciuto del 4,2% contro l'1,8% della Francia, l'1% del Regno Unito e il misero 0,1% della Germania. L'Italia è cresciuta anche più del Giappone, che registra un aumento

del 2,8%, mentre è appena dietro il Canada, che presenta un incremento del 4,5%. Soltanto gli Stati Uniti, nel G7, viaggiano ad un altro ritmo, con un progresso dell'8,2% rispetto ai livelli pre-Covid19. Ma va sottolineato che né gli USA né il Canada hanno sperimentato nel 2020 i severi *lockdown* che hanno bloccato le economie europee (fig. 1).

Anche considerando il 2023 nel suo complesso, il Pil dell'Italia mantiene in Europa il primato della crescita rispetto ai livelli pre-covid: +3,5% rispetto al 2019, a fronte del +2,5% della Spagna, +1,5% della Francia e +0,7% della Germania. E, tra le economie europee del G7, l'Italia è quella che è cresciuta di più negli ultimi tre anni singolarmente considerati (2021, 2022 e 2023) e che dovrebbe crescere di più anche nel 2024, secondo le ultime previsioni dell'Oecd.

Fig. 1 – Crescita post pandemica del PIL nei Paesi G7: IV trim 2023 rispetto al IV trim 2019 (dati destagionalizzati in volume)

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat, Eurostat e OECD



Consumi

Tra i fattori che hanno consentito all'Italia di chiudere il 2023 molto meglio delle due principali economie europee – Regno Unito e Germania – e di superare la crescita della Francia, vi è stata la dinamica dei consumi privati che, seppur in rallentamento nel quarto trimestre, sono cresciuti del +1,2% rispetto al 2023, trainati dai consumi di beni durevoli e servizi. In Francia, la spesa delle famiglie è infatti ferma al +0,5%, mentre in Germania è ancora crisi nera: -0,8% rispetto al 2022. Quanto al Regno

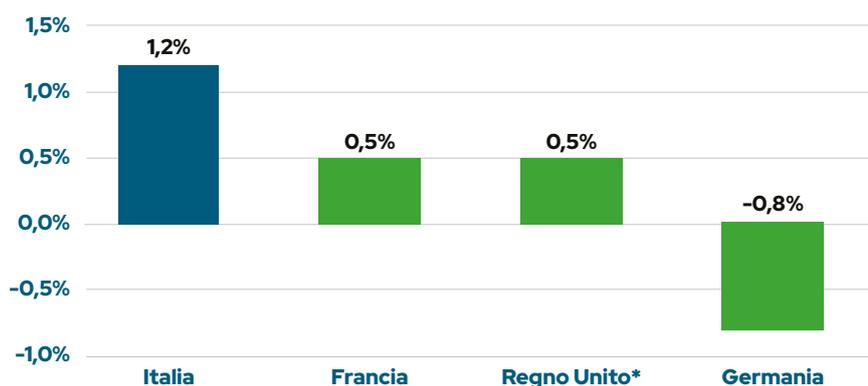
Unito – di cui ancora non si dispone del dato complessivo del 2023 – la crescita acquisita dei consumi dopo i primi tre trimestri del 2023 è pari al +0,5% (fig. 2).

In Europa, a parte la Spagna che sta recuperando il terreno perduto e sta facendo registrare un +1,7%, gran parte dei Paesi del Nord e dell'Est Europa, sono alle prese con consumi privati in caduta libera o fermi: Finlandia -1,0%, Repubblica Ceca -3,2%, Lettonia -1,0%, Lituania -1,1%, Austria -0,4%, Paesi Bassi +0,4%.

L'incremento dei consumi registrato dall'Italia è collegato alla dinamica del reddito reale pro capite delle famiglie italiane che nel terzo trimestre del 2023 (ultimo disponibile) è aumentato dell'1,4%, mentre nell'intera area Ocse è sceso dello 0,2%, come anche nell'insieme dei Paesi del G7. Una crescita c'è stata anche nel Regno Unito (+0,2%), mentre Canada (-0,5%), Francia (-0,1%), Germania (-0,6%) e persino Stati Uniti (-0,3%) hanno registrato una contrazione.

Fig.2 – Crescita dei consumi delle famiglie nelle economie europee del G7: anno 2003 (dati destagionalizzati in volume)

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati OECD e Eurostat



* crescita acquisita, vale a dire crescita annuale che si otterrebbe dopo i primi tre trimestri dell'anno in presenza di una variazione congiunturale nulla nell'ultimo trimestre

Mercato del lavoro

Un altro aspetto positivo per l'economia italiana è rappresentato dal mercato del lavoro: il tasso di occupazione, su base mensile, ha raggiunto a dicembre il 62,0% (il

picco più alto degli ultimi 20 anni), mentre il tasso di disoccupazione è sceso al 7,2% (dal 7,9% di inizio anno); in flessione anche il tasso di disoccupazione giovanile, sce-

so al 21,6% (dal 22,6% di gennaio). Il numero degli occupati ha così raggiunto le 23.772 unità, massimo storico degli ultimi venti anni (fig. 3).

Fig. 3 – Dinamica del tasso di occupazione e disoccupazione in Italia: gennaio 2004 – dicembre 2023 (valori percentuali)

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat



Commercio estero

La bilancia commerciale manifatturiera italiana nel 2023 ha fatto registrare un surplus di 116,9 miliardi di euro grazie a un export che ci rende il quinto Paese al mondo e il quarto tra le economie del G7 per valore delle esportazioni, un risultato possibile grazie al decennio di cambiamenti strutturali che hanno aumentato la nostra competitività.

A livello mondiale nell'export manifatturiero ci precedono, nell'ordine, solo Cina, Stati Uniti, Germania e Giappone, nei cui confronti la distanza è sempre più ridotta: gli ultimi dati diffusi dalla WTO, relativi al 2023, indicano infatti un export di 3,4 trilioni di dollari per la Cina, 2 trilioni per gli Stati Uniti; 1,7 trilioni per la Germania, 717 miliardi per il Giappone e 677

miliardi per l'Italia; segue la Francia con 648 miliardi, mentre il Canada e il Regno Unito, per completare la classifica dei Paesi del G7, a livello mondiale li troviamo rispettivamente alla nona e decima posizione con, rispettivamente, 569 e 521 miliardi di dollari di export. Da notare che nel 2023 l'export dell'Italia ha superato quello della Corea del Sud (tab. 1).

Tab.1 – Posizionamento dell'Italia tra i Paesi del G7 e del G20 per export complessivo di merci: anno 2023

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati WTO

Rank G20	Rank G7	Paesi	Export 2023 (mld USD)
1	...	Cina	3.380
2	1	Stati Uniti	2.020
3	2	Germania	1.688
4	3	Giappone	717
5	4	Italia	677
6	5	Francia	648
7	...	Corea del Sud	632
8	...	Messico	593
9	6	Canada	569
10	7	Regno Unito	521
11	...	India	432
12	...	Russia	424
13	...	Australia	371
14	...	Brasile	340
15	...	Indonesia	259
16	...	Turchia	256
17	...	Sudafrica	111
18	...	Argentina	67
19	...	Arabia Saudita	n.a.

Conclusioni

Nel contesto sopra descritto, nel 2024 la nostra economia potrà resistere a condizione che i consumi continuino a tenere, il mercato del lavoro si mantenga in salute e il Pnrr proceda nel suo percorso, rispettando tempi e tappe. In seguito all'avvio degli investimenti previsti dal Pnrr, la produzione nelle costruzioni su base mensile è infatti cresciuta del +4,4% a dicembre rispetto a novembre,

mentre nel quarto trimestre è cresciuta del +5,7% rispetto al terzo. Tale accelerazione è stata dovuta verosimilmente non all'edilizia residenziale, in rallentamento con l'esaurimento dei superbonus, bensì, come spiegato nel comunicato con cui è stato diffuso l'indice HCOB PMI del settore edile italiano relativo al mese di gennaio, "all'ennesimo aumento dei nuovi ordini, a sua volta

spesso collegato ai nuovi contratti associati al Piano nazionale di ripresa e resilienza".

Oltre all'implementazione del Pnrr, sarebbe auspicabile dare una continuità adeguata a Industria 4.0 anziché dirottare al Piano Transizione 5.0 tutti i fondi a sostegno delle imprese, visti i positivi risultati conseguiti dal primo nel periodo pre e, soprattutto, nel post pandemia.



Dinamica degli investimenti

Nel 2023 gli investimenti hanno raggiunto il 22,1% del Pil totale.

La crescita del rapporto investimenti/Pil sperimentata nel 2023 (0,8 punti percentuali) è stata più contenuta rispetto agli anni precedenti (0,9 punti percentuali del 2022 e 2,0 nel 2021) (fig. 1).

Gli investimenti fissi lordi hanno segnato una crescita del 4,7% che, seppure importante, si è dimezzata rispetto a quella osservata nel 2022 (+8,6%).

Analizzando i volumi di investimento per tipologia di bene, riportati in [tabella 1](#), si rileva l'incremento più elevato per i mezzi di trasporto (+23,4%). Questa voce, nello specifico, ha mostrato un trend via via crescente fino

al terzo trimestre ed ha visto successivamente un lieve rallentamento della crescita nel corso dell'ultimo trimestre (+21,5% rispetto al periodo corrispondente del 2022), (fig. 2).

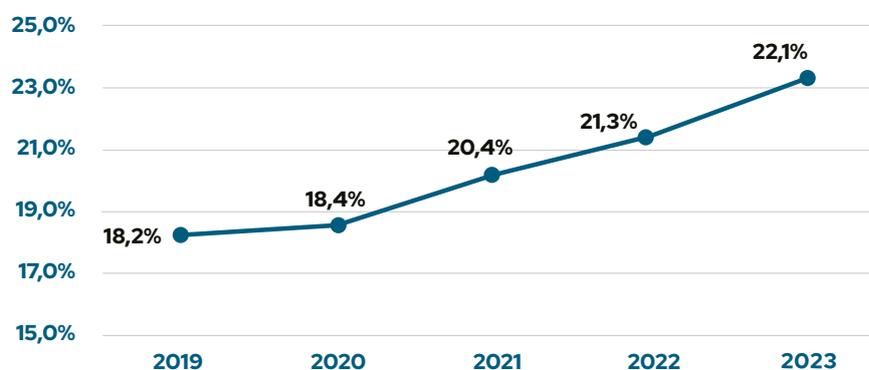
Si registra anche un aumento del 3,1% degli investimenti in costruzioni, un +3,2% nei macchinari e attrezzature e un +5,9% in prodotti della proprietà intellettuale.

La penetrazione del leasing sul Pil è cresciuta dall'1,6% del 2022 all'1,7% del 2023.

In rapporto agli investimenti, l'incidenza si è attestata al 7,9% sul totale e all'8,2% sugli investimenti in beni strumentali (fig. 3).

Fig. 1 – Dinamica del rapporto investimenti /PIL (valori % a prezzi costanti)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Istat



Tab. 1 – Volumi di investimento per tipologia di bene finanziato (valori in milioni di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Istat

	2022	2023	Var.% a prezzi costanti	Var.% a prezzi correnti
Costruzioni	186.814	192.677	3,1%	3,5%
di cui non residenziali	77.243	79.070	2,4%	3,1%
Macchine e attrezzature	110.559	114.084	3,2%	0,5%
Mezzi di trasporto	20.668	25.510	23,4%	25,8%
Prodotti della proprietà intellettuale	59.350	62.876	5,9%	3,3%
Investimenti fissi lordi	377.390	395.146	4,7%	3,8%

Fig. 2 – Dinamica trimestrale delle principali voci di investimenti produttivi (var.% rispetto al periodo corrispondente dell'anno precedente)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Istat

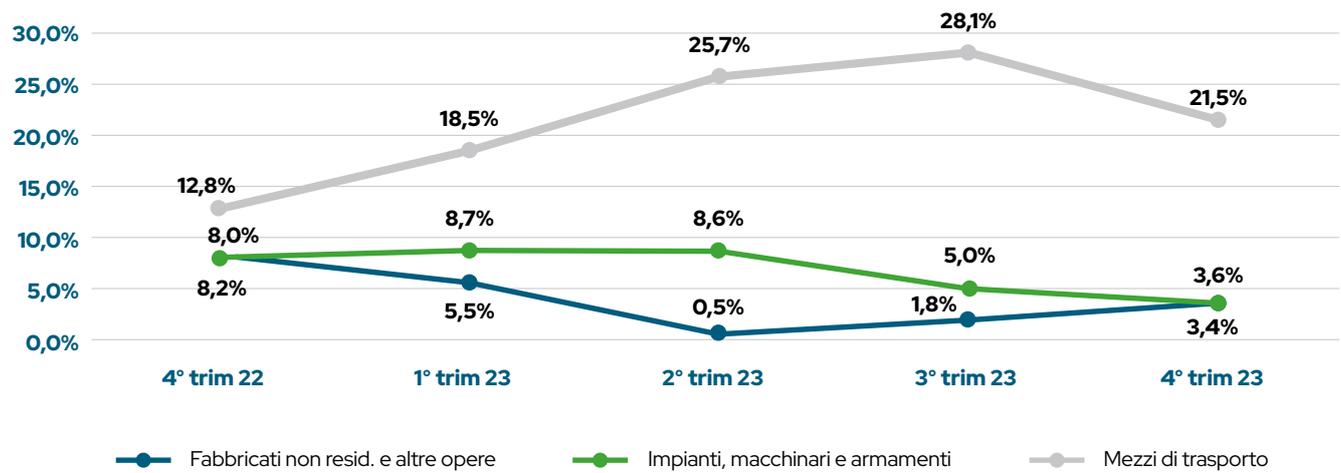
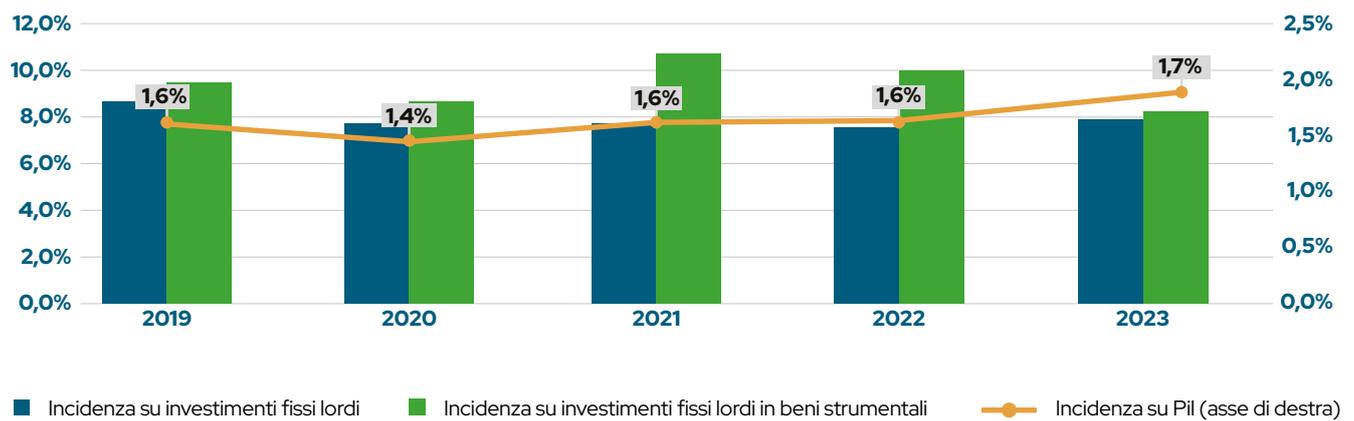


Fig. 3 – Tasso di penetrazione del leasing e noleggio a lungo termine su Pil e investimenti (val. %)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Istat



FOCUS

Leasing in Europa

I dati della prima metà del 2023 mostrano un aumento dei finanziamenti leasing in Europa del 9,5%.

L'Italia ha visto una crescita (+13,3%) maggiore rispetto alla media europea (fig. 1), di poco inferiore a quella della Francia (+13,4%) e superiore alla Germania (+12,3%) e al Regno Unito (+1,1%). La tendenza positiva osservata sul mercato europeo ha beneficiato soprattutto di una buona dinamica del leasing auto, che ha visto un +14,3%, con un dato molto positivo dell'Italia (+36,4%). Modesta la crescita registrata nel leasing strumentale, +1,1%, con un forte incremento nella Francia

(+9,8%). Il leasing immobiliare ha visto una flessione media del -12,5% nella prima metà dell'anno, con andamenti piuttosto negativi nei diversi Paesi, registrando un'importante diminuzione in Germania del -53,2%

A livello di comparto, in Europa il peso del leasing immobiliare è comunque molto contenuto (3,1%), rispetto ad una più elevata incidenza del leasing strumentale (25,4%) e ad una preponderanza del leasing auto (71,5%) (fig. 2).

Fig. 1 – Dinamica dei nuovi contratti di leasing nel primo semestre 2023 (Var. % in valore)

Fonte: Leaseurope, Biannual statistics

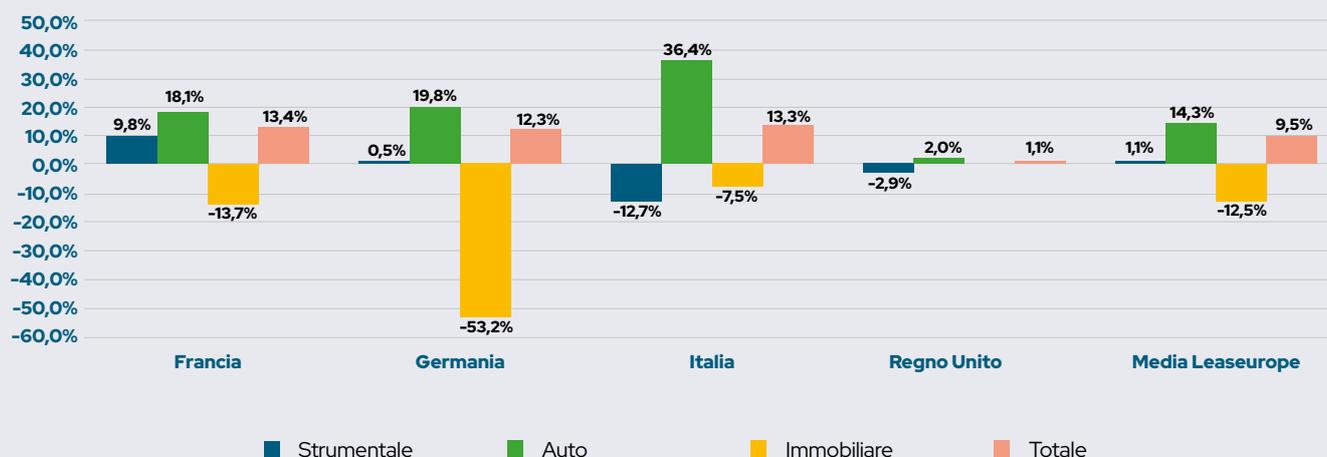
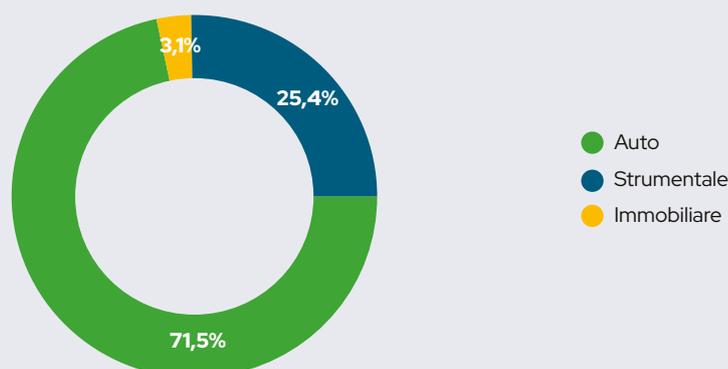


Fig. 2 – Ripartizione stipulato leasing in Europa per comparto (valori 1° sem. 2023)

Fonte: Leaseurope, Biannual statistics



La dinamica del leasing in Italia

Nel 2023 il leasing, con un incremento dell'8,8% rispetto al 2022, ha finanziato 34,8 miliardi di euro di investimenti (tab. 1 e fig. 1).

Questi volumi rappresentano un nuovo record rispetto a quanto registrato negli ultimi 15 anni. Complessivamente, rispetto al 2022, è cresciuto lo stipulato in valore in tutti i principali comparti, ad eccezione dello strumentale, che ha registrato una flessione, chiudendo comunque l'anno con oltre 10 miliardi di euro di stipulato.

L'auto, con oltre 21 miliardi di euro di stipulato, è il comparto che ha registrato la dinamica migliore, mostrando una crescita rispetto al 2022 in tutti i trimestri

dell'anno, per un incremento complessivo del 28,8%. L'immobiliare, dopo la dinamica negativa dei primi due trimestri dell'anno, ha segnato una crescita positiva nel secondo semestre che ha portato ad un incremento complessivo dello 0,5% rispetto al 2022 (fig. 2).

Positive anche le dinamiche dei comparti minori, di particolare rilevanza quella del leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili che ha mostrato un incremento di oltre il doppio dei volumi rispetto al 2022.

Tab. 1 – Stipulato leasing periodo gen-dic 2023 (valori in migliaia di euro)

(*) Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

Stipulato leasing 2023	Numero	Valore (migliaia di €)	Var % Numero	Var % Valore
Autovetture in leasing*	78.947	4.519.037	18,9%	35,3%
Autovetture NLT*	382.366	11.029.665	23,9%	30,3%
Veicoli commerciali in leasing*	32.744	1.442.985	15,2%	24,8%
Veicoli commerciali NLT*	53.024	1.377.953	31,5%	53,7%
Veicoli Industriali	21.307	2.717.411	-4,8%	8,0%
AUTO	568.388	21.087.051	22,0%	28,8%
Strumentale finanziario	98.359	8.854.671	-12,9%	-17,7%
Strumentale operativo	92.793	1.284.090	0,8%	-9,8%
STRUMENTALE	191.152	10.138.761	-6,8%	-16,8%
AERONAVALE E FERROVIARIO	248	474.235	-43,1%	5,5%
Immobiliare costruito	2.210	1.612.003	-13,3%	-0,7%
Immobiliare da costruire	503	1.263.558	-16,0%	2,0%
IMMOBILIARE	2.713	2.875.561	-13,8%	0,5%
ENERGIE RINNOVABILI	383	232.594	32,1%	117,2%
TOTALE GENERALE	762.884	34.808.202	13,0%	8,8%

Fig. 1 – Serie storica dello stipulato per comparto (valori in milioni di euro)

Fonte: Assilea (inclusione dei dati UNRAE a partire dall'anno 2013)

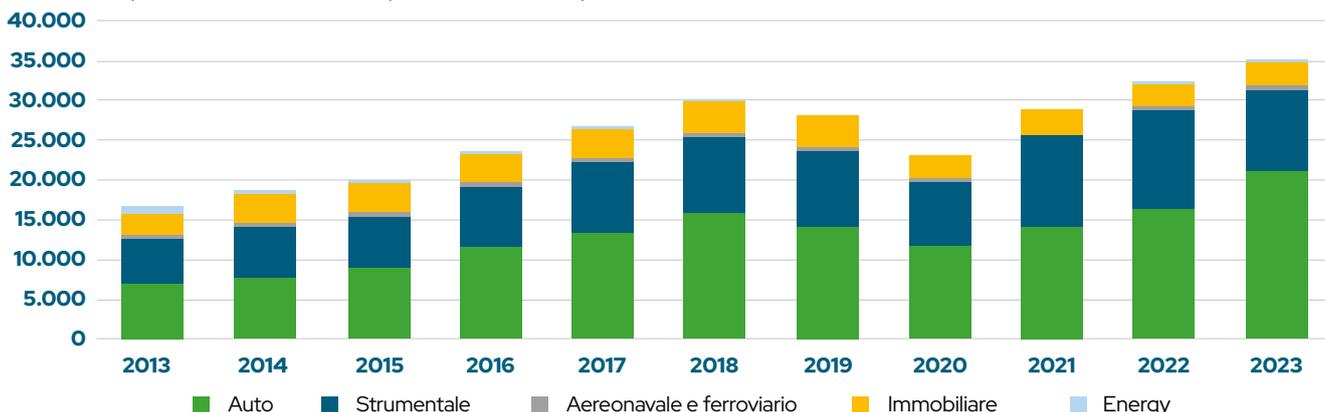
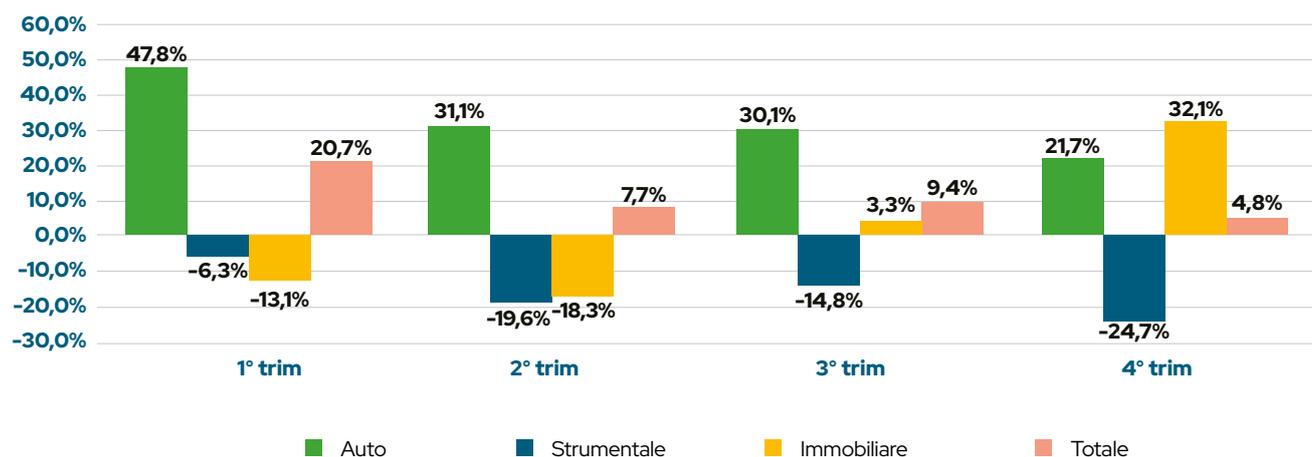


Fig. 2 – Dinamica trimestrale del leasing nei principali comparti (Var. % '23/'22, Volumi)

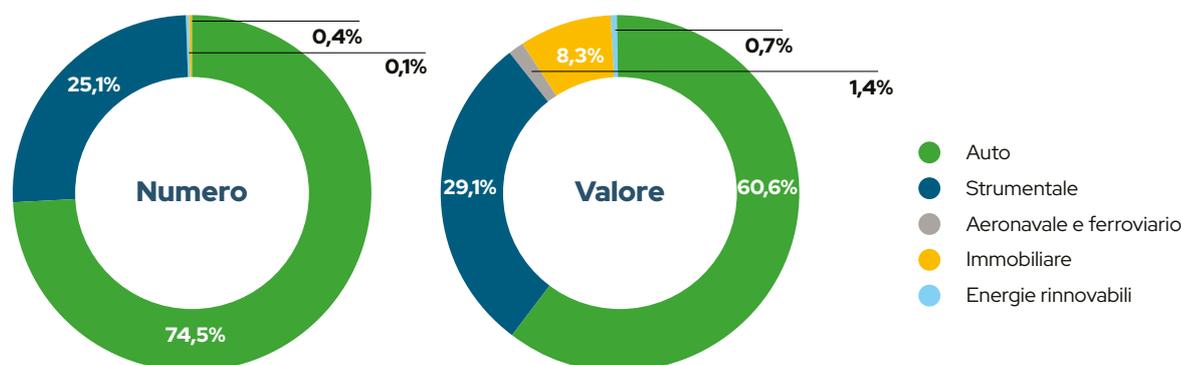


Il leasing ha visto anche una crescita del numero di nuove operazioni. Complessivamente, sono stati stipulati quasi 763mila nuovi contratti, il 13,0% in più rispetto all'anno precedente. Quasi tre quarti dei nuovi contratti hanno riguardato beni auto e circa un quarto il leasing strumentale. In termini di importi, il peso del le-

asing auto sulle nuove operazioni ha superato nel 2023 il 60,6% dei nuovi volumi finanziati (dal 50,6% che si registrava nel 2022) (fig. 3). Il leasing strumentale si è confermato come il secondo comparto per importanza e ha rappresentato il 29,1% del totale, con 9,5 punti percentuali in meno però rispetto al 2022. Segue il comparto

del leasing immobiliare, in cui si è concentrato l'8,3% dei nuovi finanziamenti nel 2023 rispetto al 9,0% del 2022. Il peso del leasing aeronavale e ferroviario è stabile rispetto all'anno precedente alla quota dell'1,4%. Il leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili è salito allo 0,7% del totale (+0,4 p.p.).

Fig. 3 – Ripartizione dei nuovi contratti di leasing 2023 per comparto (in numero e valore)



Canali di vendita

Il canale indiretto si conferma anche nel 2023 il canale di vendita prevalente nel leasing (63,2%, in crescita rispetto al 58,4% del 2022), (fig. 1).

Tra le reti di vendita indirette, sale al primo posto quella dei fornitori convenzionati che presentano una quota in crescita rispetto all'anno precedente (20,1% rispetto a 12,1% del 2022), seguita da quella dei concessionari (19,1% del totale, in flessione rispetto al 24,7% che si registrava nel 2022). È cresciuto il peso del canale delle banche convenzionate (10,2% nel 2023 rispetto al 9,5% dell'anno precedente). Sale, inoltre, sia il peso del canale agenti (9,0% nel 2023 rispetto all'8,3% del 2022), che quello del canale mediatori creditizi (4,8% nel 2023 rispetto al 3,9% del 2022). Con il canale bancario tradizionale (e le reti indirette che fanno parte del gruppo bancario di appartenenza)¹ è stato originato e stipulato il 29,7% del totale dei finanziamenti leasing, 7,8 punti percentuali in meno rispetto al 2022. La rete di vendita diretta, invece, ha visto un incremento della propria quota, dal 4,1% osservata nel 2022 al 7,8% del 2023. Nel comparto del leasing auto, è cresciuta l'incidenza del canale conces-

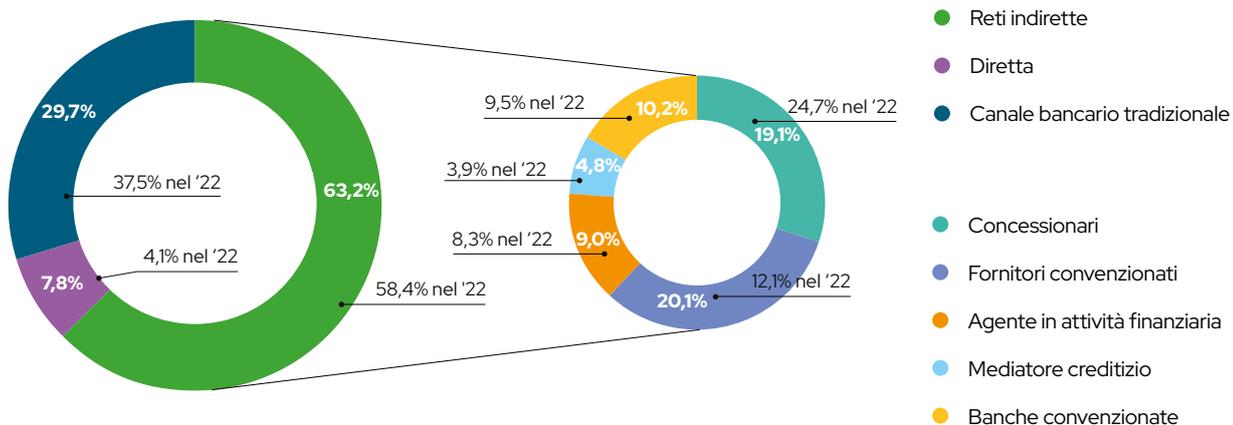
sionari (60,2% rispetto al 57,4% del 2022), mentre il canale bancario tradizionale ha registrato una flessione dal 18,6% al 14,7% nel 2023 (fig. 2). Gli agenti si confermano essere il terzo canale per importanza in tale comparto, con una percentuale dell'11,8%, in linea con l'anno precedente.

Nel leasing strumentale è ulteriormente aumentato nel 2023 il peso dei fornitori (39,2% rispetto al 37,8% del 2022). Il peso del canale bancario è sceso al 30,9% (rispetto al 38,3% del 2022). Si conferma al terzo posto per importanza in questo comparto, il peso delle banche convenzionate, con una quota del 9,1%, in linea con la percentuale che si registrava nel 2022.

Nel comparto immobiliare, il canale bancario tradizionale pur rimanendo prevalente (52,7%) è sceso di peso rispetto all'anno precedente (63,8%), mentre è cresciuto il peso del canale delle banche convenzionate (dal 17,2% del 2022 al 24,1% del 2023) e delle reti di vendita dirette (dal 6,3% del 2022 al 12,6% del 2023).

Fig. 1 – Stima ripartizione dello stipulato leasing 2023 per canale di vendita* (ripartizione % dei volumi)

Fonte: Assilea, questionario di novembre 2023

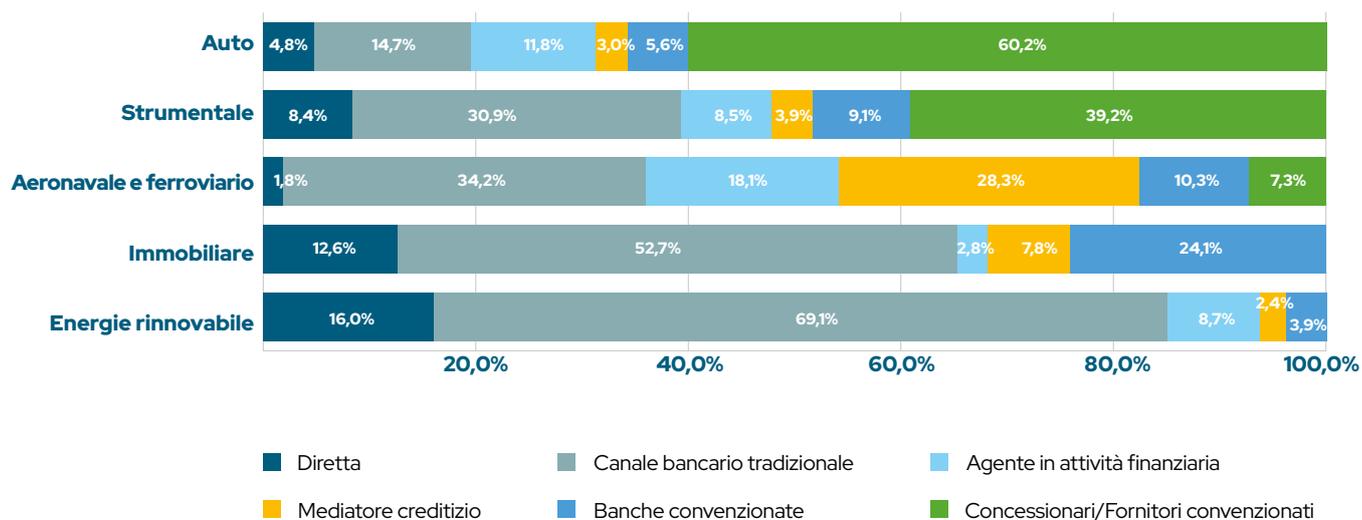


(*) Il dato è calcolato integrando le risposte ricevute con i dati di leasing auto di fonte UNRAE, l'elaborazione non include il mondo del noleggio a lungo termine al di fuori della compagine associativa di Assilea

1. Si considerano con questa espressione gli intermediari del credito (promotori, agenti in attività finanziaria/mediatori) del gruppo che canalizzano la propria attività attraverso il canale bancario.

Fig. 2 – Stima ripartizione di ciascun comparto leasing dello stipulato 2023 per canale di vendita* (ripartizione % dei volumi)

Fonte: Assilea, questionario di novembre 2023



(* Il dato è calcolato integrando le risposte ricevute con i dati di leasing auto di fonte UNRAE, l'elaborazione non include il mondo del noleggio a lungo termine al di fuori della compagine associativa di Assilea



FOCUS

Analisi dell'offerta Agenti

A cura dell'OAM

La comprensione delle dinamiche del canale Agenti nell'ambito dell'offerta di leasing richiede un iniziale focus sull'evoluzione del settore degli Agenti in attività finanziaria.

A seguito dell'emanazione del decreto legislativo numero 141/2010, entrato in vigore nel 2012, gli anni 2013 e 2014 hanno registrato una riduzione del numero di Agenti in attività finanziaria iscritti agli Elenchi (8.055 e 7.341), giungendo nel 2015 ad un totale di 6.547 Agenti. Dal 2015 al 2023 si è invece manifestata una sostanziale stabilizzazione del numero di Agenti iscritti presso gli elenchi OAM (fig. 1). Negli ultimi anni, la tendenza degli Agenti è stata quella di ampliare l'offerta a prodotti inizialmente poco presenti tra quelli distribuiti come factoring, aperture di credito in conto corrente e acquisti di credito (rispettivamente, +105%, +53% e +46% di mandati nel quadriennio 2020/2023). Tale tendenza è stata

accompagnata nel 2023, rispetto al 2020, da una flessione del numero dei mandati concessi alla rete agenziale sul prodotto Rilascio di fidejussioni e garanzie (-4%).

Con riferimento ai mandati concessi sul leasing è possibile riscontrare una crescita generale del comparto. In particolare, si registra nel quadriennio 2020/2023 un notevole incremento per i mandati su Leasing immobiliare (+26%), Leasing strumentale (+24%) e Leasing su fonti rinnovabili ed altre tipologie di investimento (17%) (tab. 1).

Il leasing rappresenta ancora oggi un prodotto fondamentale su cui gli Agenti in attività finanziaria ricevono mandato, come si evidenzia successivamente.

Fig. 1 - Andamento Elenco Agenti in attività finanziaria 2013-2023

Fonte: OAM



Tab. 1 – Evoluzione mandati quadriennio 2020 - 2023

Fonte: OAM

Prodotto Mandato	2020	2021	2022	2023	Var. 2020/2023	Incremento 2020/2023
Cessioni del V / pensione e delegazioni di pagamento	4.751	5.012	5.298	5.355	604	13%
Credito personale	3.943	4.152	4.362	4.452	509	13%
Mutui	2.862	2.868	2.931	2.993	131	5%
Acquisto credito	1.366	1.698	1.904	1.988	622	46%
Leasing autoveicoli e aeronavali	1.705	1.768	1.812	1.756	51	3%
Credito finalizzato	1.545	1.614	1.616	1.697	152	10%
Leasing strumentale	1.037	1.080	1.264	1.287	250	24%
Credito revolving	944	948	987	1.079	135	14%
Aperture di credito in conto corrente	674	839	907	1.033	359	53%
Factoring	441	578	830	902	461	105%
Leasing immobiliare	692	832	888	869	177	26%
Leasing su fonti rinnovabili ed altre tipologie di investimento	634	723	759	744	110	17%
Ristrutturazione dei crediti	330	337	348	403	73	22%
Rilascio di fidejussioni e garanzie	330	307	305	316	-14	-4%
Anticipi e sconti commerciali	236	274	279	283	47	20%
Prestito su pegno	169	154	151	170	1	1%
Garanzia collettiva dei fidi	113	138	138	162	49	43%

L'offerta di leasing da parte degli Agenti (dati al 1.01.2024)

Il numero totale di Agenti con mandato in almeno uno dei prodotti del comparto leasing è 1.834 (il 27,5% del totale Agenti iscritti al 31.12.2023) di cui 1.089 svolgono l'attività tramite

mandato diretto e 745 tramite mandato indiretto (con il mandato indiretto gli Agenti gestiscono il prodotto non in virtù di un mandato concesso da un intermediario ma in qualità di

collaboratori di altri Agenti). Dal lato dei mandanti, quelli che hanno più di 50 rapporti attivi registrati nel 2023 sono 6, mentre il 34% ha stipulato un solo mandato (fig. 2).

Fig. 2 – Agenti e intermediari con mandato in almeno un comparto leasing

Fonte: OAM



Rispetto ai 1.089 soggetti con mandato diretto, il 65% sono persone fisiche, il 5% sono società semplici (ditta individuale o società di persone) e il restante 30% sono Agenti iscritti come società di capitali (fig. 3).

Considerando tutto il campione degli Agenti (1.834) che agiscono sia tramite mandato diretto che indiretto, il 79% sono persone fisiche, il 3% sono società semplici (ditta individuale o società di persone) e il restante 18% sono Agenti iscritti come società di capitali.

La suddivisione per comparti vede la preponderanza del prodotto auto e aeronavale con il 37,7% del totale dei mandati leasing. Il 27,6% dei mandati è poi collocato sui beni strumentali. I prodotti che, invece, ricevono meno

mandati sono quelli basati sui prodotti immobiliari ed energy (rispettivamente il 18,7% e il 16% del totale), (fig.4).

Dall'analisi sul numero dei mandanti, è possibile notare una prevalenza di intermediari che hanno attivo, nell'anno 2023, un mandato di leasing su autoveicoli e aeronavali e su beni strumentali (43 mandanti).

Di contro, il numero di intermediari che hanno concesso mandato di leasing su prodotti immobiliari ed energy risulta pari rispettivamente a 37 e 33.

Le risultanze ottenute dall'analisi delle reti di vendita, formate da Agenti con mandato diretto e indiretto e da collaboratori puri², sono in linea con quanto evidenziato precedentemente sulla distribuzio-

ne del numero dei mandati. Infatti, i comparti con una rete di vendita più estesa risultano essere quelli riguardanti il leasing su autoveicoli e aeronavali (3.793 soggetti) e leasing su beni strumentali (2.149 soggetti). Invece, per i mandati di leasing su prodotti immobiliari ed energy si evidenziano reti di vendita ristrette, formate rispettivamente da 1.454 e 1.194 soggetti (tab. 2).

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale, la maggiore concentrazione di Agenti aventi mandato in almeno uno dei prodotti leasing viene registrata in Lombardia (13%), seguita da Campania e Lazio-Sicilia: per quest'ultime la percentuale si attesta rispettivamente al 12% e 10% (fig. 5).

Fig. 3 – Ripartizione Agenti per forma giuridica

Fonte: OAM

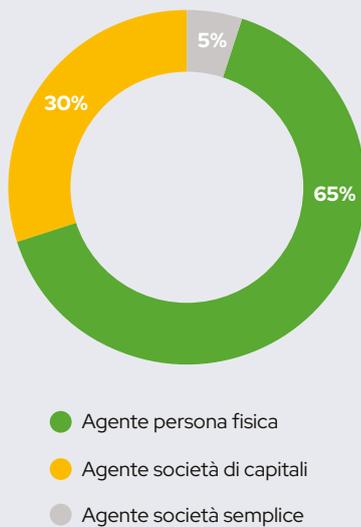
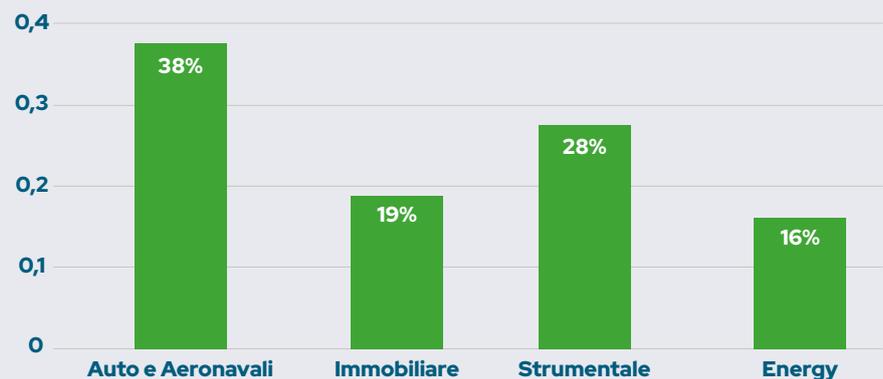


Fig. 4 – Mandati per comparto¹

Fonte: OAM



Tab. 2 – Reti Distributive per Comparto³

Fonte: OAM

Prodotto Mandato	Numero mandati diretti	Numero mandati indiretti	Numero Collaboratori puri	Totale	Numero Intermediari
Leasing autoveicoli e aeronavali	1.045	711	2.037	3.793	43
Leasing immobiliare	604	265	585	1.454	37
Leasing strumentale	832	455	862	2.149	43
Leasing su fonti rinnovabili ed altre tipologie di investimento	518	226	450	1.194	33

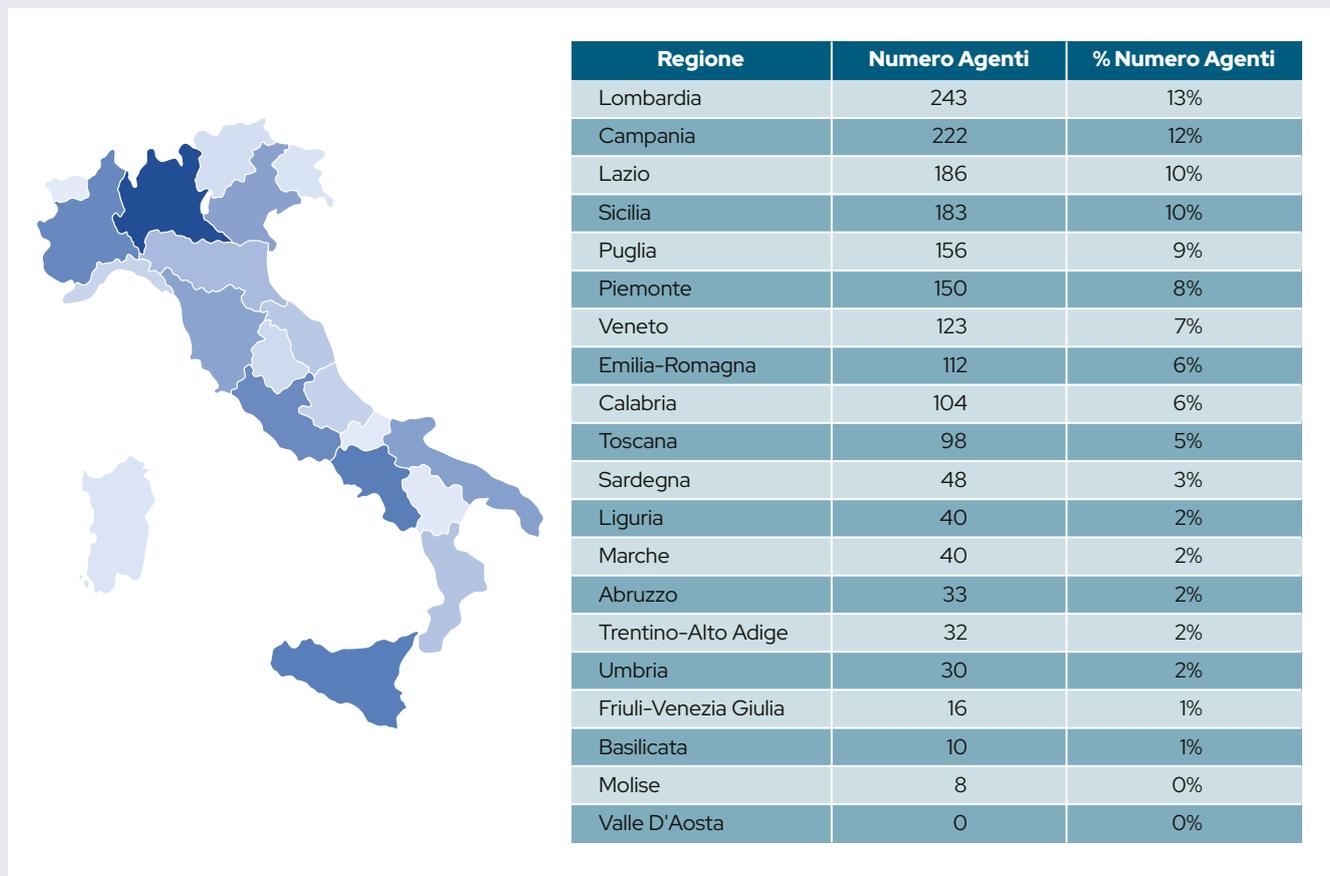
1. Percentuali calcolate sul totale mandati in comparti leasing.

2. Soggetti non iscritti come Agenti ma collaboratori di Agenti persone giuridiche.

3. Un Agente può avere anche più di un mandato purché in un differente comparto.

Fig. 5 – Distribuzione sul territorio nazionale

Fonte: OAM



02

Leasing e noleggio a lungo termine auto

Il 2023 è stato un anno positivo per il mercato auto. Le immatricolazioni di autovetture hanno ripreso a crescere in Europa e l'Italia ha registrato la dinamica migliore a livello continentale (+19,1% rispetto al 2022).

Nonostante gli aumenti generalizzati sui prezzi di listino, la domanda di acquisto di nuovi veicoli è stata robusta per tutto l'anno, in particolare da parte delle aziende.

I volumi delle nuove operazioni di leasing finanziario e noleggio a lungo termine di autovetture hanno riportato un significativo incremento rispetto all'anno precedente (rispettivamente +35,3% e +30,3%) e la loro incidenza complessiva sul totale delle immatricolazioni dell'anno ha sfiorato il 30,0%. Il numero delle autovetture "green" (ibride elettriche, elettriche plug-in, elettriche a batteria) finanziate attraverso questi strumenti è salito del 36,5% rispetto al 2022. L'incidenza del leasing e del noleggio a lungo termine nel segmento delle autovetture "green" ha raggiunto nel 2023 il 33,0% del totale delle nuove immatricolazioni.

Rilevante la crescita del volume dello stipulato anche nei segmenti dei veicoli commerciali (+24,8% il leasing e +53,6% il noleggio a lungo termine).

In crescita anche il volume delle nuove operazioni di leasing finanziario nel comparto veicoli pesanti (+8,0%) pur in presenza di un rallentamento sul numero dei nuovi contratti (-4,8%): in questo comparto la penetrazione del leasing finanziario raggiunge un considerevole 41,3% dei nuovi veicoli immatricolati nell'anno 2023.

A livello regionale, i maggiori incrementi dello stipulato leasing e noleggio a lungo termine di autovetture e veicoli commerciali si registrano in Piemonte ed Emilia-Romagna. Importanti aumenti hanno interessato anche Toscana e Lazio; in quest'ultima regione risulta, inoltre, particolarmente vivace la crescita del leasing di veicoli industriali.

Sommario

Premessa: Trend e prospettive del mercato in Italia	34
A cura di <i>Cristiana Petrucci, Responsabile Centro Studi e Statistiche Unrae</i>	
2.1 Dinamica delle immatricolazioni in Italia e in Europa	36
2.1.1 Autovetture	36
2.1.2 Veicoli commerciali	37
2.1.3 Veicoli industriali	37
2.2 Leasing e noleggio a lungo termine nel 2023	38
2.2.1 Autovetture	38
2.2.1.1 Leasing	38
2.2.1.2 Noleggio a lungo termine	39
Focus: Classifiche dei modelli di autovetture maggiormente richiesti	41
2.2.1.3 Immatricolazioni per alimentazione	42
2.2.2 Veicoli commerciali	44
2.2.2.1 Leasing	44
2.2.2.2 Noleggio a lungo termine	45
Focus: Immatricolazioni di veicoli commerciali in leasing e noleggio a lungo termine per alimentazione	46
2.2.3 Veicoli pesanti	47
Focus: Dinamiche regionali	48

PREMESSA

Trend e prospettive del mercato in Italia

A cura di **Cristiana Petrucci**
Responsabile Centro Studi e Statistiche Unrae

Nel 2023 le immatricolazioni di auto in Italia superano 1,566 milioni di unità, circa 250 mila vetture in più rispetto al 2022, ma ancora lontano dai 1,917 milioni del 2019.

A differenza delle immatricolazioni, il parco circolante presenta una curva sempre in salita, che dai 34,3 milioni del 2009 sale a oltre 40 milioni nel 2023, trascinando in su nello stesso tempo anche l'età media delle vetture, da 7,9 anni a 12,5 anni circa, con evidente rallentamento del processo di rinnovo ed impatti negativi sulla qualità dell'aria e sulla salute. Inoltre, degli oltre 40 milioni di veicoli circolanti nel 2023, il 23,2% (9,3 milioni) sono ante Euro 4, ossia con più di 18 anni di età.

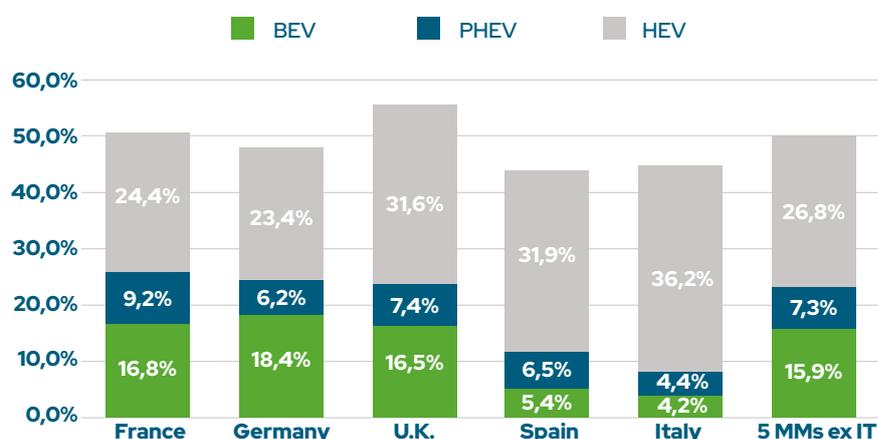
Deludono invece le attese per la decarbonizzazione: le auto elettriche pure nel 2023 guadagnano appena mezzo punto, fermandosi al 4,2% di quota e le vetture plug-in cedono 0,7 punti, scendendo al 4,4%. Ne consegue un peggioramento dei dati sulle emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni, risalite nel 2023 a 119,5 g/Km dopo un trend in calo nei precedenti 4 anni, con una performance lontana dalla media dei

27 Paesi UE, pari a 110 g/Km.

Tra i trend più rilevanti del mercato 2023:

- il parco circolante delle autovetture a fine 2023 risulta composto per l'84,8% da auto a benzina e diesel; sono in crescita le ibride a quota 5,3% e le auto a Gpl al 6,5%. Seppur ancora poco rappresentative, le vetture elettriche salgono a 220.000 auto circolanti e le ibride plug-in a 242.000 unità (complessivamente le ECV sono l'1,1% del totale).
- Il consuntivo 2023 delle immatricolazioni vede le auto a benzina crescere del 22,5% a quota 28,6%, le diesel perdere oltre 2 punti di quota (al 17,5%) anche se le immatricolazioni aumentano del 6,1%. Salgono al 36,1% di share le auto ibride e crescono del 20,2% le immatricolazioni di auto a Gpl, che guadagnano così un decimo di punto, salendo a quo-

Fig. 1 - Auto elettrificate dei 5 maggiori mercati europei (quote %) - Anno 2022



- ta 9,1%. Le auto elettriche si fermano al 4,2% e le plug-in al 4,4%.
- Nel 2023 l'Italia si conferma all'ultimo posto fra i Major Markets europei per quota di auto «con la spina», all'8,6% di quota complessiva, superata anche dalla Spagna con l'11,9%. In Francia BEV e PHEV insieme valgono il 26,0% del mercato, in Germania il 24,6% (in calo per l'esclusione dagli incentivi delle PHEV, e a seguire anche delle BEV per le persone giuridiche), nel Regno Unito il 23,9%.
 - Prosegue nel 2023 l'espansione del noleggio a lungo termine, salito di un altro punto al 24,1%

di quota, beneficiando della crescente diffusione di questa modalità di utilizzo da parte delle società, che coprono il 75% del totale canale NLT.

- Nel 2023 il fatturato totale generato dalla vendita di autovetture nuove sale di oltre 10 miliardi, a 46,8 miliardi di euro: +28,6% a fronte di un aumento dei volumi immatricolati del 19%. I prezzi medi aumentano dell'8%, in conseguenza di aumenti a doppia e tripla cifra del costo delle materie prime e dell'energia. Sale anche il gettito IVA incassato dall'Erario, pari a 8,44 miliardi di euro, superando i livelli pre pandemici.

Le cause della clamorosa arretratezza italiana per quota di "auto con la spina" non risiedono tanto in un problema reddituale, come UNRAE ha dimostrato tramite un confronto puntuale con Paesi più avanti del nostro nonostante un più basso PIL pro-capite a parità di potere d'acquisto, quanto piuttosto in incentivi mal congegnati e in una rete di ricarica ancora inadeguata.

Per il 2024 l'UNRAE conferma la stima di 1,6 milioni di immatricolazioni di auto nuove, con circa 34.000 unità in più del 2023 (+2,1%) e, anche se nel secondo semestre tenderà a ridursi il gap con il pre-pandemia, il 2024 sarà ancora a -16,5% rispetto al 2019.

2.1

Dinamica delle immatricolazioni in Italia e in Europa

2.1.1 Autovetture

Dopo tre anni di flessione, in Europa, le immatricolazioni di autovetture sono tornate a crescere nel 2023. Complessivamente, sono state registrate 12,8 milioni di nuove autovetture, con un incremento del 13,7% rispetto all'anno precedente. Tutti i principali Paesi europei sono risultati in crescita (fig. 1). L'Italia ha visto l'incremento maggiore (+19,1%), seguita da Regno Unito (+17,9%), Spagna (+16,7%) e Francia

(+16,1%), mentre più modesta è stata la dinamica delle immatricolazioni in Germania (+7,3%). Su quest'ultima ha pesato, in particolare, il forte rallentamento registrato negli ultimi due mesi dell'anno, che si confrontavano con i picchi di fine 2022, dovuti allo scadere di specifici incentivi governativi nel settore.

In termini di volumi di auto di nuova immatricolazione, l'Italia occupa il quarto posto in Europa. Nel nostro

Paese, le immatricolazioni di autovetture nel 2023 hanno superato 1,5 milioni di unità, circa 250.000 autovetture in più rispetto all'anno precedente. La domanda di nuove autovetture da parte delle aziende è stata una componente determinante per l'incremento delle immatricolazioni (+27,1%): più contenuta la crescita delle immatricolazioni a privati (+13,4%) probabilmente per effetto del concomitante incremento dei prezzi di listino sperimentato dal mercato nel 2023 (fig. 2). Ne consegue che è ulteriormente salita, rispetto all'anno precedente, la quota di immatricolazioni di auto aziendali, passata dal 41,7% del 2022 al 44,5% del 2023 nonostante il regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo nel nostro paese sia meno favorevole che nel resto d'Europa. La dinamica mensile delle immatricolazioni auto registra un picco a marzo 2023, con un tendenziale rallentamento della crescita per il resto dell'anno (fig. 3).

Fig. 1 - Variazione annuale delle immatricolazioni di autovetture (var. %)

Fonte: Acea e UNRAE

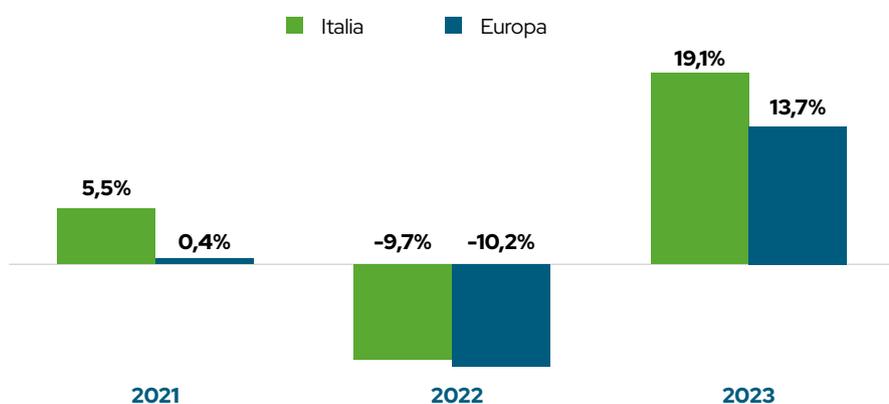


Fig. 2 - Immatricolazioni di autovetture e fuoristrada per tipologia di proprietario

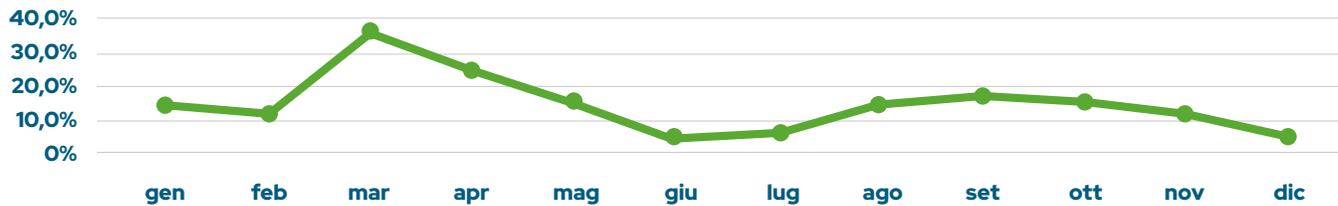
Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



(*) Per "privati" s'intendono i soggetti dotati di codice fiscale alfanumerico: i privati consumatori, gli esercenti arti e professioni, i titolari di ditte individuali e imprese familiari.

Fig. 3 – Dinamica mensile delle immatricolazioni di autovetture (var. % rispetto al mese corrispondente dell'anno precedente)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

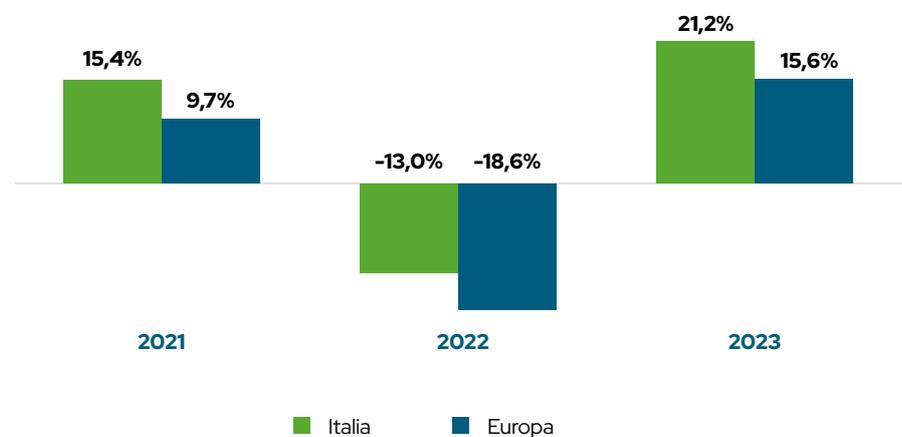


2.1.2 Veicoli commerciali

Le immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri in Europa hanno ripreso a crescere nel 2023 (+15,6%) raggiungendo il numero di 1,8 milioni di unità (fig. 4). L'Italia ha trainato la crescita con un +21,2%, seguita con poco distacco dalla Spagna (+22,0%), dal Regno Unito (+21,0), poi dalla Germania (12,1%) e dalla Francia (8,9%). Il nostro Paese ha registrato nell'intero anno 196.525 immatricolazioni, oltre 35 mila in più rispetto al 2022. Questo è stato il risultato migliore degli ultimi sette anni e, contrariamente a quanto osservato per le autovetture, il mese di dicembre ha contribuito a rafforzare tale dinamica, con un +25,3% rispetto allo stesso mese del 2022. È possibile ipotizzare un'ulteriore crescita nella prima parte del 2024 per effetto del rinnovo di flotte aziendali e dell'evasione degli ordini 2023.

Fig. 4 – Variazione annuale delle immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri (fino a 3,5t) (var. %)

Fonte: Acea e UNRAE

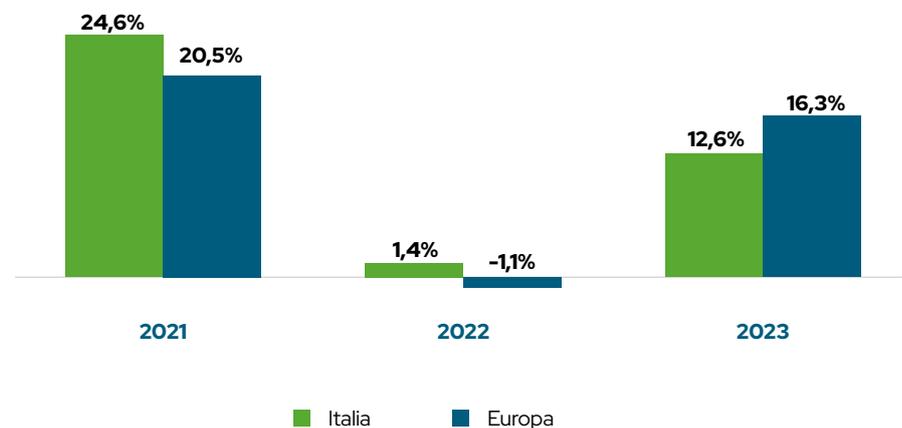


2.1.3 Veicoli industriali

In Europa le nuove immatricolazioni dei veicoli "pesanti", superiori a 3,5t, nel 2023 sono cresciute del 16,3% (fig. 5) fino a superare le 411mila unità. Il paese con migliore dinamica di crescita è la Germania con un +24,4%. La Spagna ha registrato un incremento del +22,3%, l'Italia del +12,6% e la Francia del +11,3%. In Italia, l'andamento positivo del comparto ha visto un progressivo rallentamento della crescita nel corso dell'anno per effetto, probabilmente, del debole andamento della produzione industriale e degli investimenti in beni strumentali, fattori ai quali è strettamente correlata anche la dinamica degli investimenti in veicoli industriali.

Fig. 5 - Variazione annuale delle immatricolazioni di veicoli pesanti (oltre 3,5t) (var. %)

Fonte: Acea e UNRAE



2.2

Leasing e noleggio a lungo termine nel 2023

2.2.1 Autovetture

2.2.1.1 Leasing

Nel 2023, il leasing finanziario di autovetture ha visto una crescita del 18,9% sul numero delle operazioni, che si sono attestate a 78.947 unità e del 35,3% sui volumi, che sono stati pari a oltre 4,5 miliardi di euro.

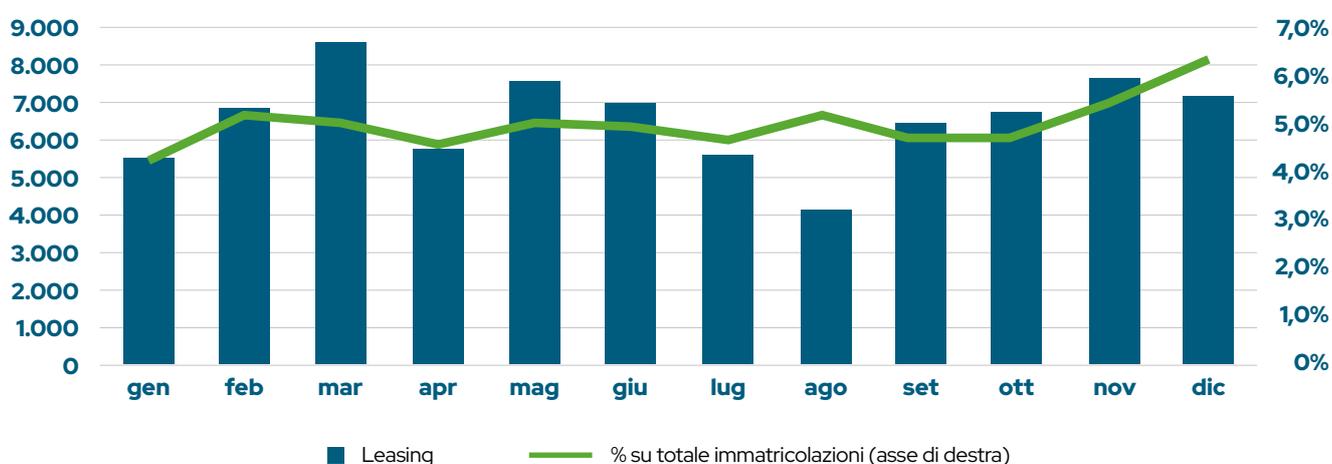
Negli ultimi mesi dell'anno, a fronte di un rallentamento della crescita delle immatricolazioni, il numero dei contratti di leasing¹ si è comunque mantenuto sostenuto ed ha fatto registrare nel mese di dicembre la penetrazione massima del comparto, pari al 6,3% sul totale delle immatricolazioni di autovetture (fig. 1). L'importo medio contrattuale è salito a 57,2 mila euro, rispetto ai 50,3 mila euro che si osservavano nell'anno precedente e ai 41,8 mila euro del 2021 (fig. 2).

Nel 2023, la percentuale di nuove autovetture finanziate in leasing destinate alle aziende (diverse da quelle di noleggio) è stata pari al 45,0%, in crescita rispetto all'anno precedente (43,7%) (fig. 3). Al contrario, si comprime lievemente il peso del leasing

ai privati, intesi come soggetti dotati di codice fiscale alfanumerico, che scende al 42,8% rispetto al 43,7% che si registrava l'anno precedente. Di questi "privati" che fanno uso del leasing, si stima che solo il 9,3% siano privati consumatori, mentre la restante parte sono soggetti "con partita IVA" (il peso dei privati senza partita IVA pertanto non supera il 3,9% del totale immatricolato leasing annuo²). Il leasing a società di noleggio a breve termine ha visto diminuire il proprio peso dall'8,2% al 5,9%, mentre è salita leggermente la quota del leasing a società di noleggio a lungo termine, passata dal 3,0% al 4,4% nel periodo considerato. Sale, infine, dall'1,4% all'1,9% il peso del leasing ai concessionari (c.d. "autoimmatricolazioni").

Fig. 1 - Dinamica mensile delle immatricolazioni di autovetture in leasing e incidenza sul totale

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



1. Per le autovetture e i veicoli commerciali, la fonte del numero dei contratti di leasing e NLT stipulati nel periodo di riferimento è il dato sulle immatricolazioni in capo a società di leasing estratto da Unrae sui dati MIT.

2. Percentuali stimate sulla base della ripartizione 2022.

Fig. 2 – Dinamica del leasing di autovetture (stipulato in milioni di euro) e valore medio (migliaia di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

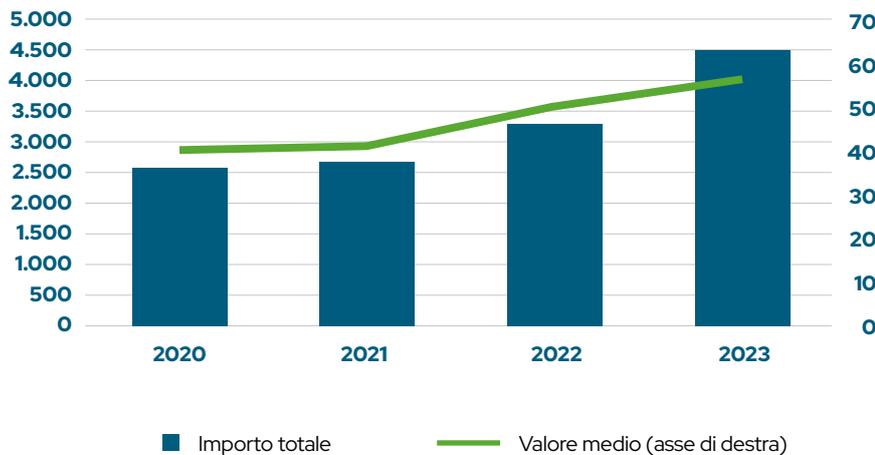
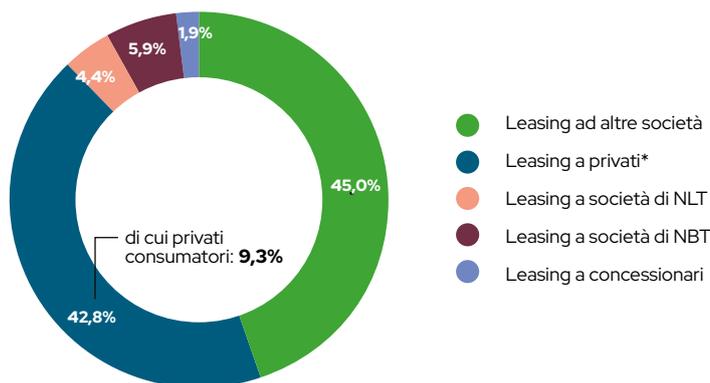


Fig. 3 – Ripartizione delle immatricolazioni leasing di autovetture e fuoristrada per tipologia di utilizzatore³

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



(*) Per "privati" s'intendono i soggetti dotati di codice fiscale alfanumerico: i privati consumatori, gli esercenti arti e professioni, i titolari di ditte individuali e imprese familiari.

Tab. 1 – Ripartizione del leasing di autovetture tra nuovo e usato

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea

	Peso % Numero	Peso % Valore	Durata (in mesi)
Auto nuove	81,8%	82,2%	51
Auto usate	18,2%	17,8%	51
Totale autovetture	100,0%	100,0%	51

3. La ripartizione per tipologia di veicolo segue la "metodologia UNRAE" che presenta alcune lievi diversità rispetto a quella utilizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infatti la metodologia UNRAE si basa sulla tipologia commerciale del veicolo e considera nel comparto delle autovetture qualche veicolo immatricolato come "autocarro" o fuoristrada che invece non rientra nel computo delle autovetture nel Comunicato Stampa del mercato, diffuso mensilmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

4. Le elaborazioni statistiche della Banca Dati Centrale dei Rischi Assilea (BDCR) sono effettuate sulla base dei contratti segnalati dalle società partecipanti a tale banca dati.

Nel 2023, il mercato dell'auto usata è cresciuto in termini di unità del +8,6%. L'analisi del bene (nuovo/usato) oggetto del finanziamento leasing è stata basata sul campione di 40.241 contratti di leasing di autovetture stipulati nel 2023 presenti nelle elaborazioni statistiche della BDCR Assilea⁴, per un valore di quasi 2,2 miliardi di euro e rappresentanti quindi circa la metà dello stipulato del comparto rilevato nelle statistiche mensili Assilea-UNRAE. Sulla base di questo campione, è possibile stimare la ripartizione (tab. 1) tra:

- finanziamento in leasing di autovetture nuove, che registra una lieve crescita della sua incidenza in valore sul totale leasing di autovetture (82,2% rispetto all'81,5% del 2022);
- finanziamento in leasing di autovetture usate, che invece vede una crescita del proprio peso nel comparto in termini di numero di operazioni (18,2% rispetto al 16,5% del 2022).

Nei contratti su autovetture nuove la durata media sale da 49 a 51 mesi, allineandosi a quella che già si registrava nel 2022 per il leasing di autovetture usate.

2.2.1.2 Noleggio a lungo termine

Nel 2023 il settore del noleggio a lungo termine di autovetture è cresciuto significativamente, sia in termini di volumi (+30,3%) che in termini di numero di operazioni (+23,9%). La dinamica mensile mostra una performance sostenuta nella prima parte dell'anno e un progressivo rallentamento dei volumi nel secondo semestre (fig. 4). La penetrazione sul totale delle immatricolazioni di autovetture calcolata come media dell'anno è stata pari al 24,0%, in aumento rispetto al 21,0% dell'anno precedente.

L'importo medio finanziato (28,8 mila euro), che è significativamente inferiore a quello che si osserva per il leasing finanziario a testimonianza delle diverse tipologie di autovetture oggetto delle due forme tecniche, è aumentato rispetto a quello riscontrato nel 2022 (27,4 mila euro) (fig. 5).

Fig. 4 – Dinamica mensile delle immatricolazioni di autovetture in NLT e incidenza sul totale

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

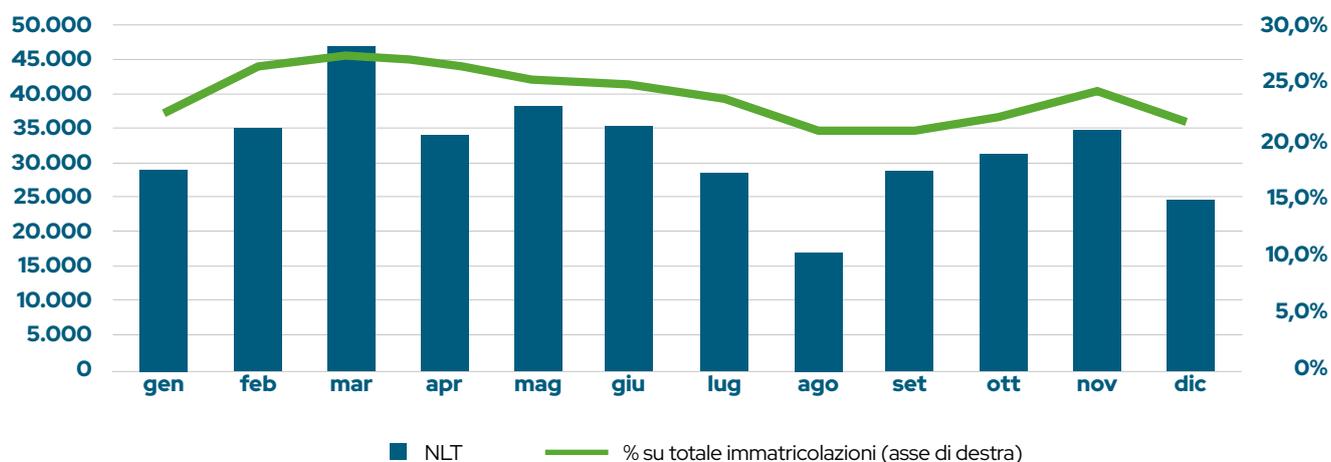


Fig. 5 – Dinamica del noleggio a lungo termine di autovetture (stipulato in milioni di euro) e valore medio (migliaia di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

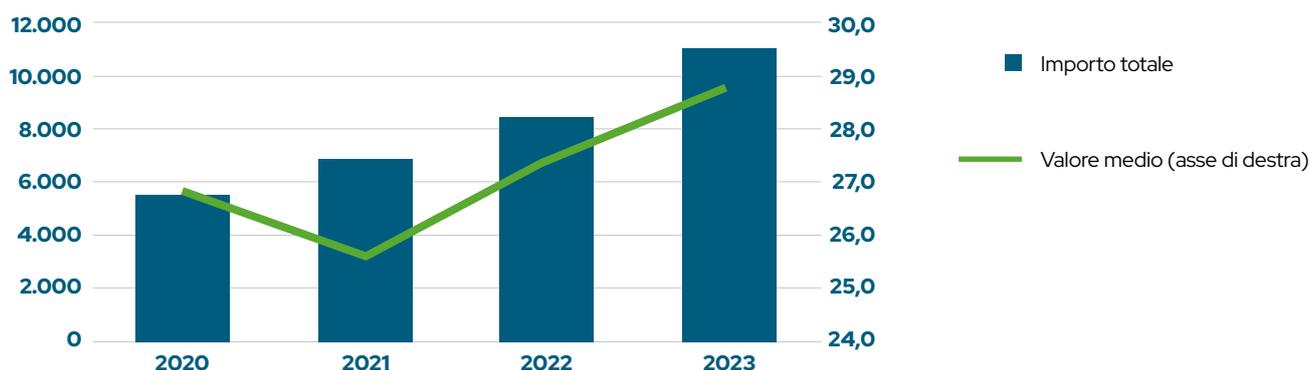
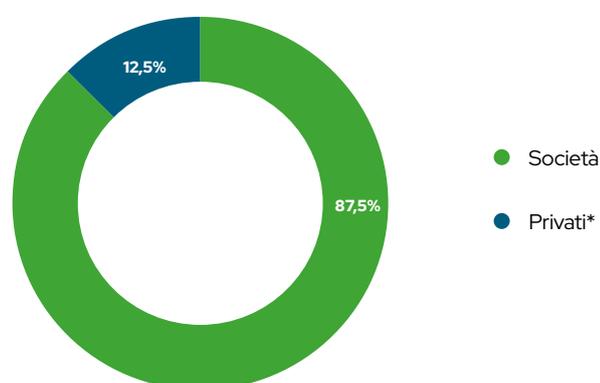


Fig. 6 – Ripartizione per tipologia di utilizzatore delle autovetture di società di noleggio a lungo termine

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



Secondo i recenti dati pubblicati nell'UNRAE Book 2023, la quota maggioritaria degli utilizzatori del noleggio a lungo termine (87,5% delle autovetture) è costituita da società (fig. 6). Tale segmento ha visto un +18,0% dei contratti rispetto al 2022. La restante quota di utilizzatori (12,5%) sono privati, che, al contrario hanno visto diminuire del 2,4% lo stipulato nel periodo di riferimento.

*Per "privati" s'intendono i soggetti dotati di codice fiscale alfanumerico: i privati consumatori, gli esercenti arti e professioni, i titolari di ditte individuali e imprese familiari.

FOCUS

Classifiche dei modelli di autovetture maggiormente richiesti

Nel 2023, l'autovettura con il maggior numero di nuove immatricolazioni è stata la Fiat Panda, sia che le immatricolazioni siano state effettuate da privati, da società, da operatori del noleggio a breve e a lungo termine.

* comprese le autoimmatricolazioni

La Lancia Ypsilon sale in seconda posizione nella graduatoria delle immatricolazioni fatte da società di noleggio a breve e a lungo termine, al posto rispettivamente della Peugeot 3008 e della Fiat 500 che erano in seconda posizione nel 2022. Il modello Fiat 500 si conferma, come nell'anno precedente, secondo in graduatoria per le società diverse da quelle di noleggio (tab. 1). Venendo alla graduatoria del leasing finanziario (tab. 2), il modello BMW

X1 è al primo posto nel 2023 sia per quanto riguarda gli utilizzatori privati che gli utilizzatori società. In ambedue i comparti, si attesta in seconda posizione la Tesla Model Y. La Ford Puma primeggia nel segmento del leasing a società di noleggio a lungo termine, seguita dalla Peugeot 3008. Nel leasing a società di noleggio a breve termine, nel 2023 sale dalla seconda alla prima posizione la Lancia Ypsilon, seguita dalla Mercedes Classe V.

Tab. 1 – Classifica dei modelli con il maggior numero di immatricolazioni nel 2023

Fonte: elaborazioni Centro Studi e Statistiche Unrae

Privati	Società*	Noleggio a lungo termine	Noleggio a breve termine
Fiat Panda	Fiat Panda	Fiat Panda	Fiat Panda
Dacia Sandero	Fiat 500	Lancia Ypsilon	Lancia Ypsilon
Toyota Yaris Cross	Lancia Ypsilon	Peugeot 3008	Fiat 500x
Dacia Duster	Jeep Renegade	Volkswagen Tiguan	Fiat 500
Renault Captur	Citroen C3	Alfa Romeo Tonale	Mg Zs
Ford Puma	Fiat 500x	Fiat 500x	Peugeot 3008
Volkswagen T-roc	Peugeot 2008	Nissan Qashqai	Jeep Compass
Toyota Yaris	Peugeot 208	Jeep Renegade	Peugeot 2008
Lancia Ypsilon	Jeep Compass	Audi Q3	Jeep Renegade
Jeep Avenger	Opel Corsa	Volkswagen T-roc	Volkswagen T-roc

Tab. 2 – Leasing: classifiche dei modelli con il maggior numero di immatricolazioni nel 2022

Fonte: elaborazioni Centro Studi e Statistiche Unrae

Privati	Società*	Noleggio a lungo termine	Noleggio a breve termine
Bmw X1	Bmw X1	Ford Puma	Lancia Ypsilon
Tesla Model Y	Tesla Model Y	Peugeot 3008	Mercedes Classe V
Tesla Model 3	JLR Range Rover Sport	Fiat 500x	Fiat Tipo
Bmw Serie 1	Mercedes Glc	Volkswagen T-roc	Fiat Panda
Mercedes Gla	Mercedes Gla	Peugeot 2008	Peugeot 2008
Mini Countryman	Land Rover Defender	Citroen C3 Aircross	Fiat 500x
Bmw X3	Porsche Macan	Fiat Panda	Jeep Renegade
Mini Mini	Mercedes Gle	Opel Mokka	Hyundai Tucson
Fiat 500	Audi Q3	Peugeot 5008	Peugeot 5008
Porsche Macan	Bmw X3	Ford Focus	Volkswagen T-roc

* comprese le autoimmatricolazioni

2.2.1.3 Immatricolazioni per alimentazione

In Europa, le immatricolazioni di autovetture con alimentazione a benzina sono cresciute nel 2023 del +10,7%. Tale dinamica mostra comunque una ripresa rispetto al -13,2% che registrava quel tipo di alimentazione nel 2022. La loro incidenza sul totale delle immatricolazioni 2023 si attesta al 35,7% (un punto percentuale in meno rispetto all'anno precedente) (fig. 7).

Al secondo posto per numero di immatricolazioni 2023, si confermano le autovetture ad alimentazione ibrida elettrica, cresciute del 28,3% rispetto al 2022, che hanno rappresentato più di un quarto del totale delle immatricolazioni dell'anno, con un peso complessivo sul totale delle immatricolazioni di autovetture (26,4%) in crescita di 3 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Seguono le autovetture a batteria elettrica, con un aumento del 28,2% nel 2023, che hanno rappresentato il 15,7% del totale (2,2 punti percentuali in meno rispetto al 2022). Continua a diminuire a livello europeo l'incidenza delle autovetture diesel che ha registrato una contrazione del 6,4% nel 2023 (che segue a un -21,5% nel 2022) con un peso sul totale dell'11,9% (3 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente). In flessione anche le immatricolazioni di autovetture ibride elettriche plug-in (-2,4% che segue ad un -3,0% del 2022), che nel 2023 hanno avuto un peso del 7,7% sul totale (1,3 punti in meno rispetto all'anno precedente). In Italia, le autovetture ibride elettriche sono quelle che hanno registra-

to la crescita più elevata nel 2023 (+25,6%) confermando e accelerando il trend positivo già registrato nel 2022 (+6,4%). Tale tipologia di alimentazione risulta la più frequente tra le nuove immatricolazioni, con una percentuale riferita al 2023 del 36,2% (in crescita di 2 punti percentuali rispetto al 2022) (fig. 8).

Anche le autovetture a benzina hanno visto una crescita importante (+22,5%), che ha più che compensato la diminuzione registrata l'anno precedente (-16,2%); il loro peso sul totale è salito al 28,2% (27,5% la percentuale riferita al 2022).

Il diesel è la terza tipologia di alimentazione per numerosità di immatricolazioni di autovetture. Ha visto un +6,1% rispetto al 2022, che segue il -20,2% dell'anno precedente, e rappresenta il 17,8% del totale (2 punti percentuali in meno rispetto al 2022). Le autovetture alimentate a GPL hanno visto una crescita del 21,5% nel 2023 (+10,2% nel 2022) ed un'incidenza sul totale del 9,1%, in linea con l'anno precedente. Le autovetture ad alimentazione ibrida elettrica plug-in hanno avuto un incremento contenuto (+3,3%), seppure in ripresa rispetto al -2,7% dell'anno precedente. La loro quota sul totale delle immatricolazioni è stata pari al 4,4% (in lieve flessione rispetto al 5,1% che si registrava nel 2022). In forte crescita, invece, le autovetture elettriche (+34,6%) che mostrano un'importante ripresa rispetto alla dinamica 2022 (-26,7%), ma il cui peso sul totale delle immatricolazioni di autovetture è an-

cora contenuto e pari al 4,2% (3,7% era percentuale riferita al 2022).

La dinamica delle nuove autovetture finanziate in leasing e noleggio è stata in molti segmenti migliore rispetto alla media delle nuove immatricolazioni ed ha portato ad una crescita della penetrazione di queste tipologie di finanziamento in molti segmenti (fig. 9). Attraverso il leasing finanziario e il noleggio a lungo termine è stato finanziato il 53,6% delle immatricolazioni di autovetture ibride elettriche plug-in. A seguire, si osserva un'alta penetrazione anche nei segmenti del diesel (50,8%) e dell'elettrico a batteria (42,4%).

Tra le nuove immatricolazioni realizzate attraverso il leasing finanziario e il noleggio a lungo termine, le auto ibride, sono cresciute del 45,3% nel 2023 ed hanno superato il numero delle autovetture diesel, con un peso complessivo sul comparto nell'anno del 36,6% (oltre 5 punti percentuali in più rispetto al 2022), fig. 10. Le autovetture diesel sono scese dunque al secondo posto, con un'incidenza pari al 31,1% del totale (33,4% il dato 2022). Si conferma al terzo posto per i nuovi contratti di leasing e noleggio a lungo termine l'alimentazione a benzina, con una crescita del 20,4% rispetto al 2022 ed un peso pari al 16,7% sul totale, in linea con quanto si registrava nell'anno precedente. Le ibride plug-in hanno visto una diminuzione (-2,1%) ed un peso complessivo dell'8,2% sul totale (2 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente). Molto positiva è stata, invece, la dinamica delle auto elettriche finanziate in leasing e noleggio a lungo termine, che ha visto un incremento del 63,1% delle immatricolazioni ed un peso del 6,1% sul totale (1 punto e mezzo in più rispetto all'anno precedente).

Il totale "green" (elettriche, plug-in e ibride) finanziato in leasing e noleggio a lungo termine è cresciuto nel 2023 del 36,5%; ancora di più, dunque, della media osservata sul totale del segmento (+35,5%). La penetrazione di queste tipologie di finanziamento nel comparto dell'auto green è salita dal 30,0% del 2022 al 33,0% del 2023.

Fig. 7 - Ripartizione delle immatricolazioni di autovetture in Europa per tipologia di alimentazione

Fonte: Acea

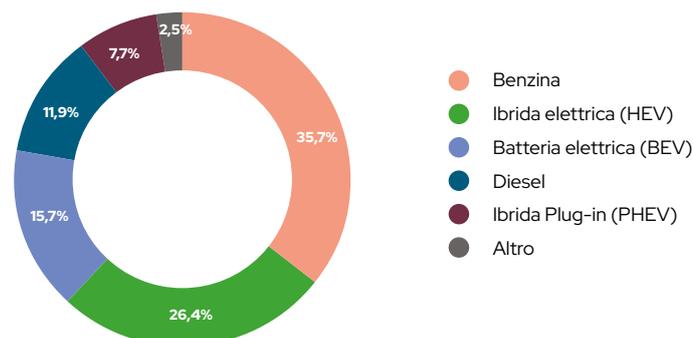


Fig. 8 – Ripartizione delle immatricolazioni di autovetture e fuoristrada in Italia per tipologia di alimentazione⁵

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

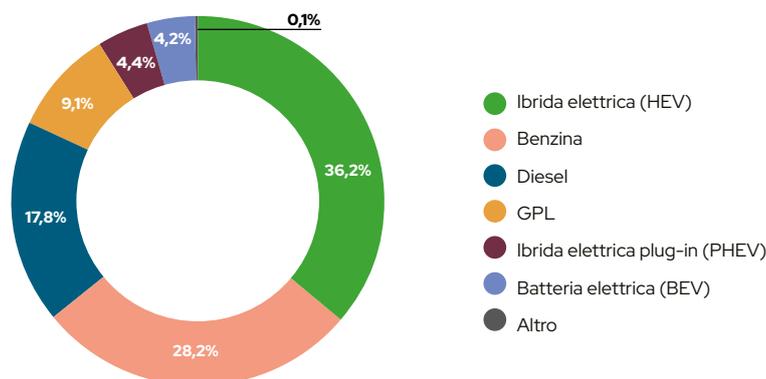


Fig. 9 – Incidenza del leasing e noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni totali e per tipologia di alimentazione

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

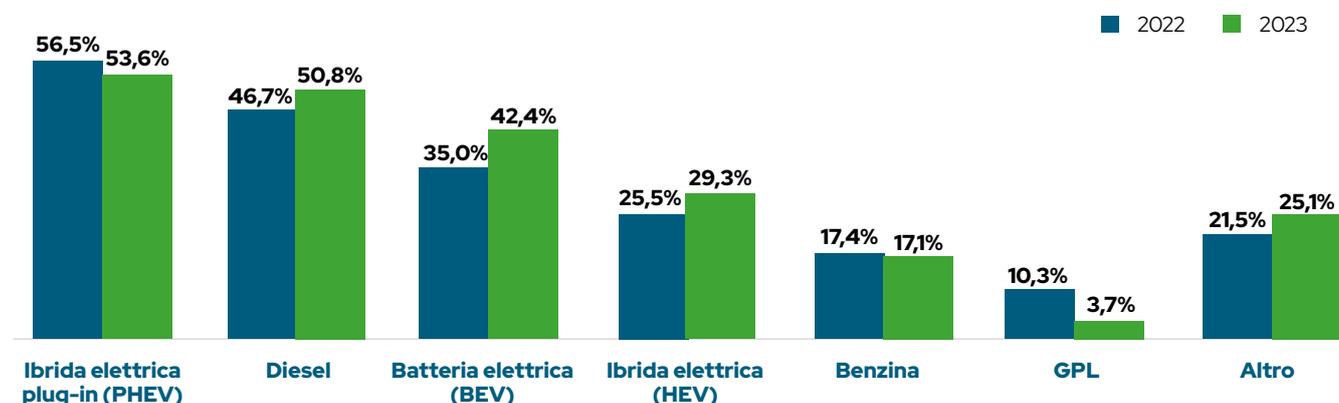
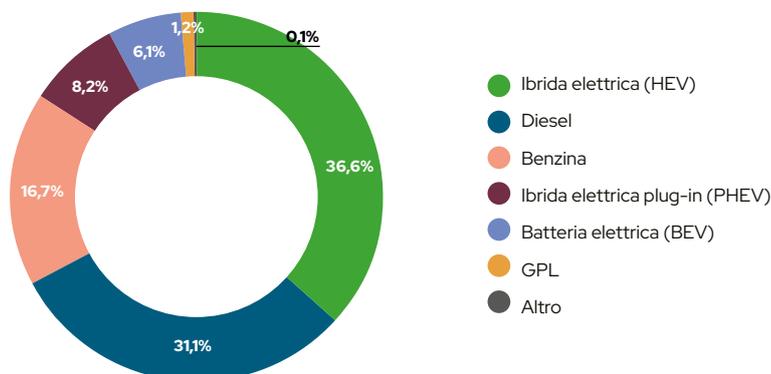


Fig. 10 – Ripartizione delle immatricolazioni di autovetture e fuoristrada in leasing e noleggio a lungo termine per tipologia di alimentazione

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



5. La ripartizione per tipologia di veicolo segue la "metodologia UNRAE" che presenta alcune lievi diversità rispetto a quella utilizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infatti la metodologia UNRAE si basa sulla tipologia commerciale del veicolo e considera nel comparto delle autovetture qualche veicolo immatricolato come "autocarro" o fuoristrada che invece non rientra nel computo delle autovetture nel Comunicato Stampa del mercato, diffuso mensilmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.2.2 Veicoli commerciali

2.2.2.1 Leasing

Il valore complessivo delle nuove operazioni di leasing finanziario nel 2023 si è attestato a 1,4 miliardi di euro, con un incremento del 24,8% sull'anno precedente. L'importo medio per operazione è stato pari a 44,1 migliaia di euro, in crescita rispetto ai 40,7mila euro del 2022 (fig. 11).

Passando ai numeri, nel 2023 sono stati finanziati 32.744 veicoli commerciali in leasing, con un incremento del +15,2% rispetto all'anno precedente. Il leasing ha registrato un tasso di penetrazione del 19,0% (0,9 punti percentuali in meno rispetto all'andamento delle nuove immatricolazioni che è stato ancora più positivo (+21,2%), (fig. 12).

L'analisi del bene (nuovo/usato) oggetto del finanziamento leasing è stata basata sul campione di 19.041 contratti di leasing di veicoli commerciali stipulati nel 2023 che sono presenti nelle elaborazioni statistiche della BDCR Assilea, per un valore di 791 milioni di euro, in rappresentanza del 54,8% dello stipulato del comparto. Sulla base di questo campione, è possibile stimare la ripartizione (tab. 2) tra:

- leasing di veicoli commerciali nuovi, con un peso prevalente sia in termini di valori (92,1%) che di numero (91,0%);
- leasing di veicoli commerciali usati, il cui peso, anche se ancora marginale, sia in termini di valori (7,9%) che di numero (9,0%), ha comunque visto una crescita rispetto al 2022, quando presentava un'incidenza del 7,6% in valore e del 6,9% in numeri.

La durata media contrattuale delle due tipologie di contratti è rimasta stabile a 51 mesi per i veicoli commerciali nuovi e a 50 mesi per quelli usati.

Fig. 11 - Dinamica del leasing di veicoli commerciali (stipulato in milioni di euro) e valore medio (migliaia di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

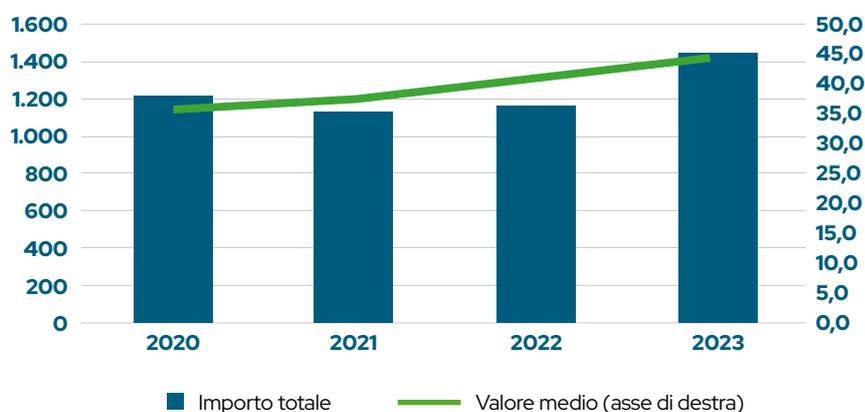
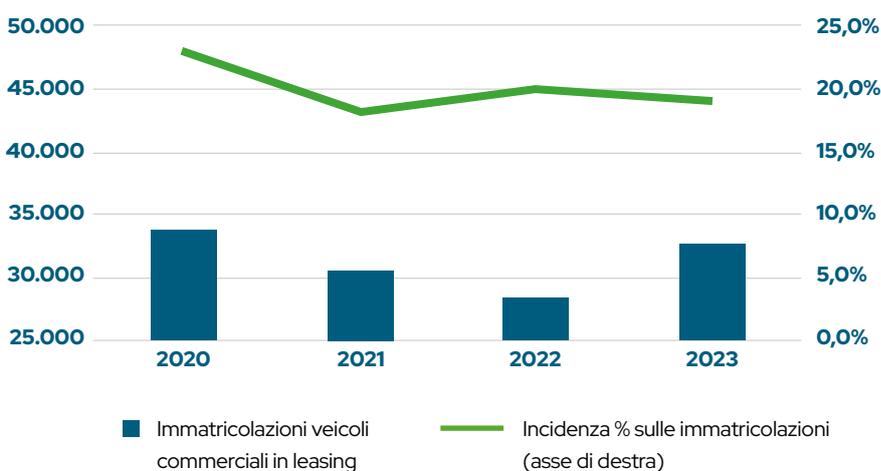


Fig. 12 - Penetrazione del leasing sulle immatricolazioni di veicoli commerciali

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



Tab. 2 - Ripartizione del leasing di veicoli commerciali tra nuovo e usato

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea

	Peso % Numero	Peso % Valore	Durata (in mesi)
Veicoli commerciali nuovi	91,0%	92,1%	51
Veicoli commerciali usati	9,0%	7,9%	50
Totale veicoli commerciali	100,0%	100,0%	51

2.2.2.2 Noleggio a lungo termine

Nel 2023 sono state stipulate operazioni di noleggio a lungo termine su veicoli commerciali per un importo complessivo di oltre 1,3 miliardi di euro, molto vicino ai volumi del leasing finanziario di veicoli commerciali ed in crescita del 53,7% rispetto all'anno precedente. Il valore medio delle operazioni – notevolmente al di sotto della media osservata nel leasing – è cresciuto sensibilmente, da 22,2 a 26,0 migliaia di euro (fig. 13).

Il numero di operazioni di noleggio a lungo termine per veicoli commerciali è cresciuto del 31,5%, in misura maggiore delle immatricolazioni complessive di quel segmento (+21,2%). Sono stati finanziati 53.024 nuovi veicoli commerciali. La penetrazione del noleggio a lungo termine è pertanto cresciuta, passando dal 28,3% del 2022 al 30,7% del 2023 (fig. 14).

Fig. 13 – Dinamica del noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (stipulato in milioni di euro) e valore medio (migliaia di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

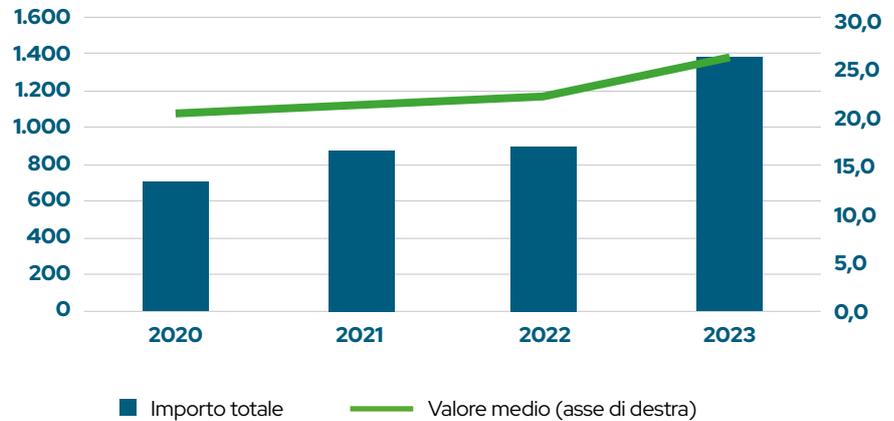
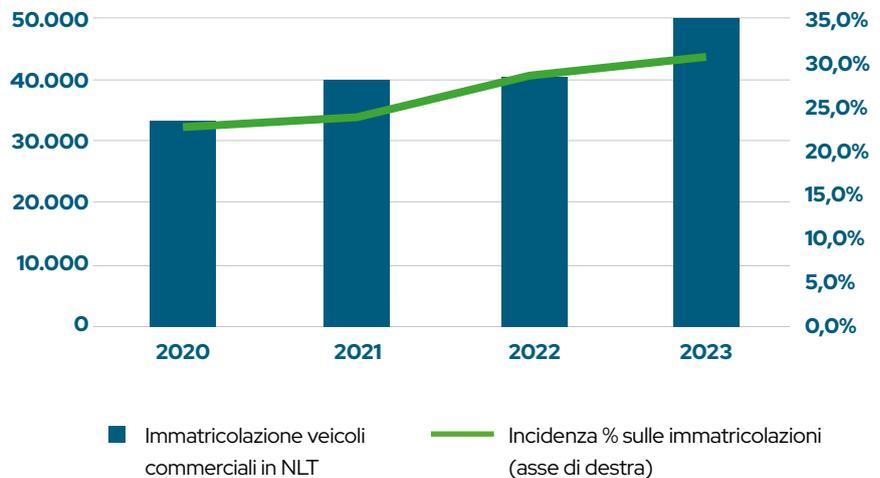


Fig. 14 – Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di veicoli commerciali

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



FOCUS

Immatricolazioni di veicoli commerciali in leasing e noleggio a lungo termine per alimentazione

Nel 2023 quasi il 50% dei nuovi veicoli commerciali immatricolati sono stati finanziati in leasing finanziario o in noleggio a lungo termine.

L'incidenza è stata massima e in crescita rispetto all'anno precedente in tutti e tre i comparti ad alimentazione "green": veicoli elettrici a batteria (69,9%, rispetto al 68,4% del 2022), veicoli ibridi (68,7% rispetto al 65,8% del 2022), veicoli elettrici plug-in (60,0% rispetto al 28,0%), (fig. 1). La crescita maggiore delle immatricolazioni dei veicoli commerciali si è comunque registrata nel segmento dell'alimentazione diesel, cresci-

to del 30,0% a livello complessivo e del 40,3% nei finanziamenti leasing e noleggio a lungo termine. Il diesel ha rappresentato complessivamente l'86,6% del totale dei veicoli finanziati in leasing e noleggio a lungo termine (dieci punti percentuali in più rispetto all'anno precedente), (fig. 2). Le alimentazioni "green" hanno rappresentato il 10,2% del totale (4,1 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente).

Fig. 1 - Incidenza del leasing e noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di veicoli commerciali e per tipologia di alimentazione

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

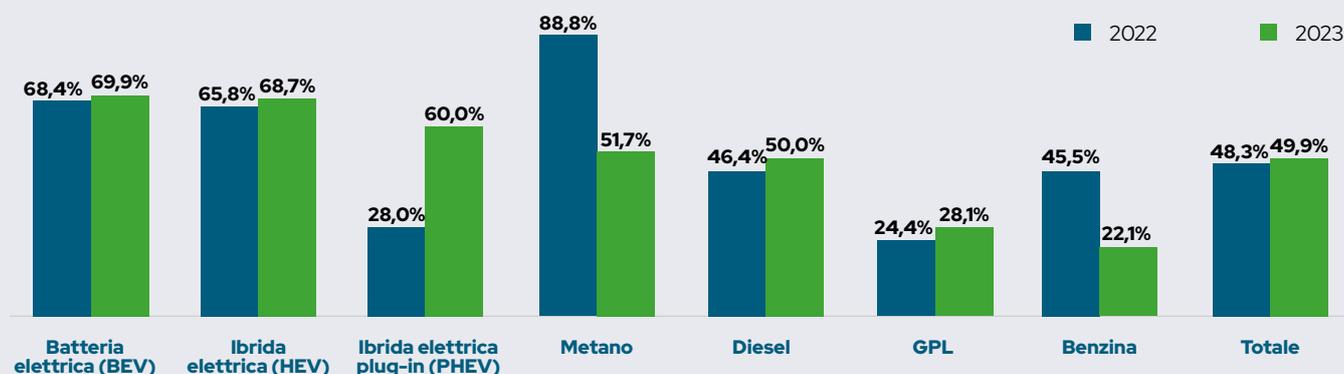
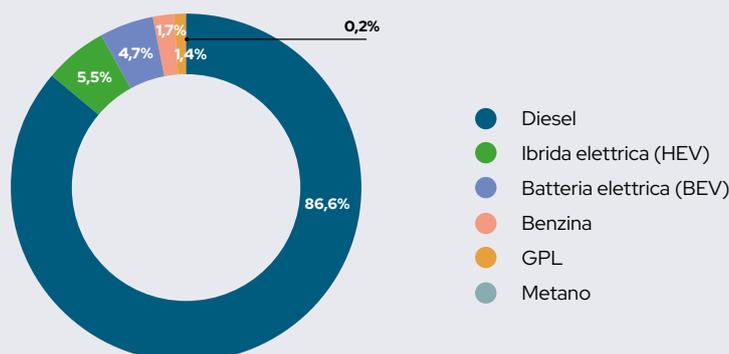


Fig. 2 - Ripartizione delle immatricolazioni di veicoli commerciali finanziati in leasing e noleggio a lungo termine per tipologia di alimentazione

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae



2.2.3 Veicoli pesanti

Assilea rileva attualmente le sole statistiche sul leasing finanziario di veicoli pesanti. Nel nostro Paese, infatti, il noleggio a lungo termine di tali veicoli è possibile solo previa iscrizione al registro degli autotrasportatori.

Il volume delle nuove operazioni di leasing stipulate su veicoli pesanti è cresciuto nel 2023 raggiungendo un valore complessivo superiore ai 2,7 miliardi di euro. L'incremento osservato nell'ultimo anno è stato pari all'8,0%, più elevato rispetto a quello dell'anno precedente (3,1%). Il valore medio contrattuale è salito da 112,4 migliaia di euro del 2022 a 127,5 migliaia di euro nel 2023 (fig. 15).

Il numero dei contratti di leasing stipulati nel 2023 aventi come oggetto veicoli pesanti (sopra le 3,5 t.) è diminuito del 4,8% rispetto all'anno precedente, dopo l'incremento del 29,3% che aveva registrato nel 2022. A fronte della crescita che si è registrata sul totale delle immatricolazioni di quei veicoli, la penetrazione del leasing è dunque scesa di circa 4 punti percentuali. Rimane comunque elevata e pari ad una percentuale del 41,3%⁶ (fig. 16).

Per l'analisi delle durate medie si è utilizzato il campione della BDCR che rappresenta circa il 100% dei volumi stipulati. In termini di volumi, il 77,8% del totale è rappresentato da contratti di leasing su veicoli industriali, che presentano una durata media di 56 mesi (tab. 3) ed un'incidenza del 67,7% sul numero dei contratti. Il comparto dei rimorchi e semirimorchi è il secondo per importanza (8,9% in valore, 14,8% in numero) con una durata media mensile di 55 mesi. Al terzo posto troviamo i veicoli commerciali > 3,5 t. (7,8% in valore e 7,4% in numero contratti). Seguono: il comparto degli allestimenti per veicoli (4,7% in valore e 9,4% in numero) e il comparto degli autobus e pullman (0,7% in valore e 0,6% in numero), rispettivamente una durata media di 56 e 58 mesi.

Fig. 15 - Dinamica del leasing di veicoli pesanti (stipulato in milioni di euro) e valore medio (migliaia di euro)

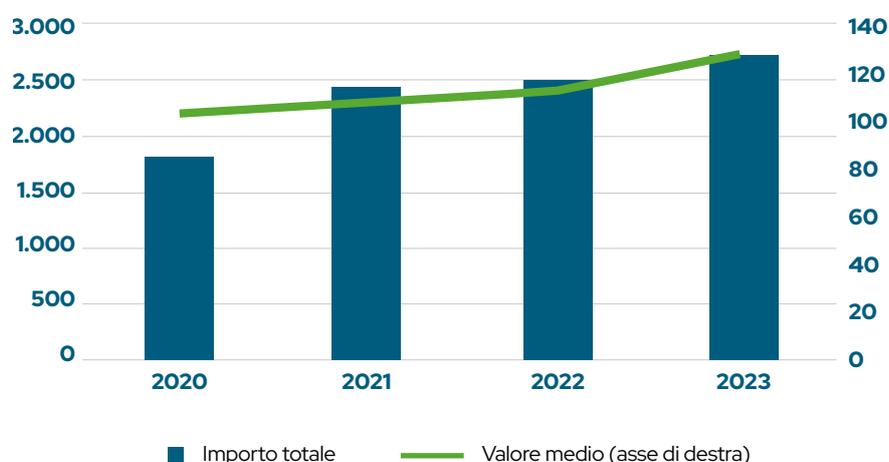
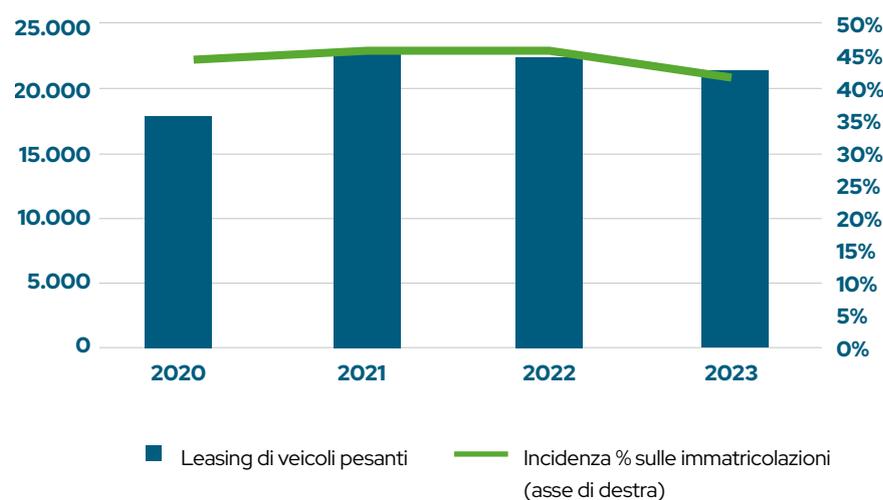


Fig. 16 - Penetrazione del leasing sulle immatricolazioni di veicoli pesanti



Tab. 3 - Durata media per le principali tipologie di veicolo finanziato

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea

	Peso % Numero	Peso % Valore	Durata (in mesi)
Allestimenti per veicoli	9,4%	4,7%	56
Autobus e Pullman	0,6%	0,7%	58
Veicoli Commerciali > 3,5 t.	7,4%	7,8%	54
Veicoli Industriali	67,7%	77,8%	56
Rimorchi e semirimorchi	14,8%	8,9%	55

6. Tali percentuali sono calcolate al netto del leasing di veicoli industriali usati (13,2% del totale 2023).

FOCUS

Dinamiche regionali

Le dinamiche del leasing e noleggio auto per regione possono essere ricostruite utilizzando i dati di fonte Unrae sulla ripartizione regionale delle immatricolazioni e quelli dello stipulato di veicoli industriali di fonte BDCR Assilea, con una rappresentatività vicina al 100% rispetto alle statistiche mensili.

Il migliore regime fiscale della tassa sul passaggio di proprietà vigente in Trentino Alto Adige e Valle D'Aosta, incide sulla concentrazione di immatricolazioni in tali regioni. Nello specifico, nel 2023, il 32,4% del mercato leasing e noleggio a lungo termine di autovetture si è concentrato in Trentino Alto Adige (fig. 1a), con un incremento dello stipulato in quella regione del 15,9% rispetto all'anno precedente (fig. 1b). Al secondo posto nella classifica regionale per leasing e noleggio a lungo termine di autovetture troviamo la Toscana, in cui si concentra il 17,1% dello stipulato per comparto e dove si è assistito ad un incremento del 45,7% rispetto all'anno precedente. Seguono, con percentuali importanti: il Lazio, con un peso sul totale nazionale del 12,0% ed un incremento del 57,2% dei volumi rispetto all'anno precedente e il Piemonte, in cui si

è concentrata l'11,8% dell'operatività 2023, e che ha visto quadruplicare i volumi di stipulato nel comparto rispetto all'anno precedente.

Nel leasing e noleggio a lungo termine di veicoli commerciali, oltre all'alta percentuale di attività in Trentino Alto Adige (19,6% del totale, con un incremento dell'11,1% dello stipulato rispetto all'anno precedente), si è osservata un'alta percentuale di operazioni nel Piemonte (14,8%), che ha visto quadruplicare anche in questo segmento, così come in quello delle autovetture, i volumi di attività rispetto all'anno precedente. Nell'Emilia Romagna si è concentrato il 13,8% dei volumi, con un incremento del 149,4% rispetto all'anno precedente. Segue a breve distanza la Toscana, con un peso sul totale nazionale del 13,4% ed un incremento del 74,9% rispetto all'anno precedente (fig. 2a e fig. 2b).

Fig. 1a - Ripartizione leasing e NLT autovetture per regione (in valore)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae

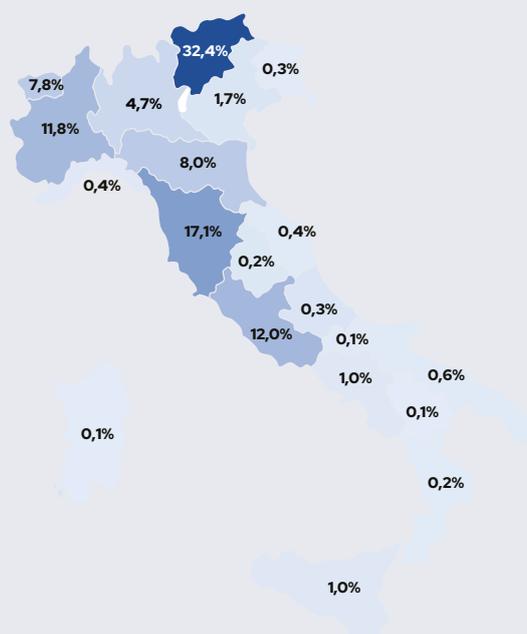
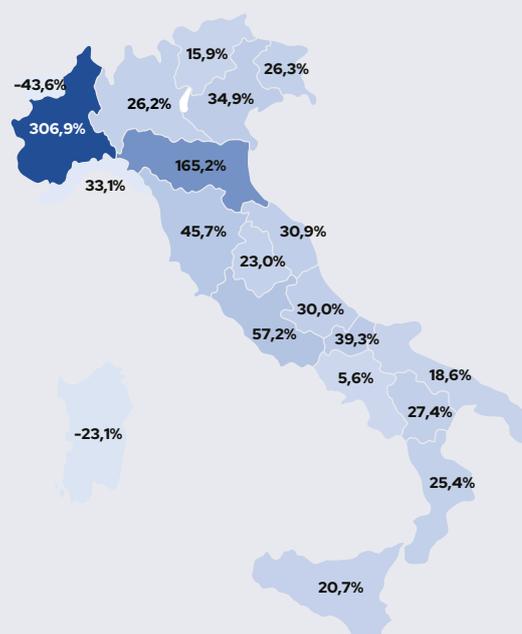


Fig. 1b - Var.% leasing e NLT autovetture per regione (in valore)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi Unrae





03

Leasing strumentale

Nel 2023 le politiche monetarie restrittive della BCE attuate per contenere l'inflazione hanno influenzato negativamente la dinamica degli investimenti.

La situazione macroeconomica a livello europeo, contrassegnata da debolezza economica e rallentamento della produzione, si è andata accentuando nel corso dell'anno.

Il leasing strumentale è il comparto che più di ogni altro ha risentito degli effetti della stretta monetaria arretrando in termini di volumi di nuovo stipulato del 16,8% verso l'anno precedente. La dinamica negativa ha interessato sia il leasing finanziario su beni strumentali (-17,8%) che quello del leasing operativo (-9,8%). In questo contesto di generale diminuzione del mercato solo alcuni segmenti hanno riportato numeri in crescita: i contratti di leasing operativo nella fascia d'importo tra 25.000 e 50.000 euro e nei comparti delle attrezzature per ufficio e apparecchiature elettromedicali.

In termini di volumi, nel leasing finanziario le categorie di beni maggiormente finanziate nel 2023 sono

state i macchinari non targati per l'edilizia (21,1%), le macchine utensili (12,0%) e quelle per l'agricoltura (11,7%). Nel leasing operativo, invece, prevalgono i finanziamenti di macchinari per l'elaborazione dati (55,8%), seguiti dal comparto delle attrezzature per ufficio e strutture aziendali (5,6%) e dall'elettromedicale (3,5%).

Anche nel 2023 il leasing è stato lo strumento 'leader' per l'accesso alle risorse della Nuova Sabatini, finanziando circa 6,1 miliardi di nuovi investimenti strumentali delle PMI. Il leasing, con il 69,2% dei volumi totali, continua a prevalere di gran lunga rispetto ai finanziamenti bancari come strumento per l'accesso alla Nuova Sabatini ordinaria e al Piano 4.0. Significativa, anche se meno importante, la percentuale di utilizzo del leasing sulla Nuova Sabatini Green che ha raggiunto il 37,5% degli investimenti totali.

Sommario

Premessa: Il mercato delle macchine utensili in Italia nel 2023.	52
A cura di Stefania Pigozzi, Responsabile Centro Studi & Cultura di Impresa UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE	
3.1 Dinamica leasing strumentale	54
3.1.1 Leasing strumentale finanziario	55
3.1.2 Leasing strumentale operativo	57
3.2 Leasing Strumentale e Nuova Sabatini	59
Focus: Ripartizione e dinamica regionale	61

PREMESSA

Il mercato delle macchine utensili in Italia nel 2023

A cura di **Stefania Pigozzi**

Responsabile Centro Studi & Cultura di Impresa UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE

L'Italia, in base agli ultimi dati forniti dalla Banca Mondiale, era l'ottava economia mondiale nel 2021 e, tra i paesi europei, era preceduta da Germania, Regno Unito e Francia.

Se però andiamo a considerare il valore aggiunto prodotto dal settore manifatturiero in quello stesso anno, l'Italia sale al settimo posto nella classifica mondiale e, in Europa, è seconda solo alla Germania. Questo dato certifica quanto nel nostro paese sia decisivo, per il ruolo internazionale e per il benessere dei suoi abitanti, l'industria manifatturiera, che conserva posizioni di leadership mondiale pur in assenza dei grandi gruppi che caratterizzano altri paesi concorrenti, in primo luogo la Germania.

La competitività dell'industria manifatturiera è legata a doppio filo alla disponibilità di beni strumentali in quantità e di qualità adeguata, senza i quali sarebbe impossibile il successo delle industrie di trasformazione sui cui si basa l'economia italiana.

Le macchine utensili per la lavorazione dei metalli sono le "macchine per fare macchine" e sono

alla base di tutto il comparto dei macchinari industriali; da quanto detto prima, non stupisce che in questo comparto l'Italia abbia una posizione di eccellenza: è al quarto posto sia come produttore, sia come esportatore.

Dopo l'annata nera del 2020, segnata dalle conseguenze del Covid, l'industria italiana della macchina utensile, robotica e automazione ha messo a segno risultati molto positivi sia nel 2021, sia nel 2022, in base ai dati elaborati dal Centro Studi di UCIMU, l'associazione di categoria (fig. 1).

I principali indicatori di settore hanno stabilito nuovi massimi storici: 7,3 miliardi di euro la produzione, 6,3 miliardi il consumo interno. Proprio la domanda interna di macchine utensili, robot e automazione, fattore trainante di questa ripresa, ha mostrato segni di stanchezza nel 2023 e, in base ai dati di preconsuntivo, è arretrata del 3% per un valore di 6,1 miliardi.



La debolezza del mercato italiano è testimoniata anche dai dati di importazioni dall'estero, che avevano raggiunto i 2,5 miliardi nel 2022, il doppio del dato 2020: nel 2023 sono calate del 4,5% a meno di 2,4 miliardi.

A fronte della debolezza del mercato domestico, le imprese ita-

liane hanno dedicato rinnovate energie ai mercati internazionali e le esportazioni hanno messo a segno una crescita del 10%, a 3,8 miliardi di euro, valore mai toccato in precedenza. Il saldo commerciale di settore, dopo alcuni anni di contrazione, è tornato a espandersi e si dovrebbe atte-

stare a 1,4 miliardi, con un incremento vicino al +50%.

Guardando alla ripartizione delle vendite di prodotti italiani tra mercato interno ed esportazioni (fig. 2), le seconde tornano a superare, sia pure di pochissimo, il primo, come è abituale per chi conosce il settore.

Fig. 1 – Il mercato italiano delle macchine utensili, robotica e automazione (valori in milioni di euro)

Fonte: Centro Studi & Cultura di Impresa UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE

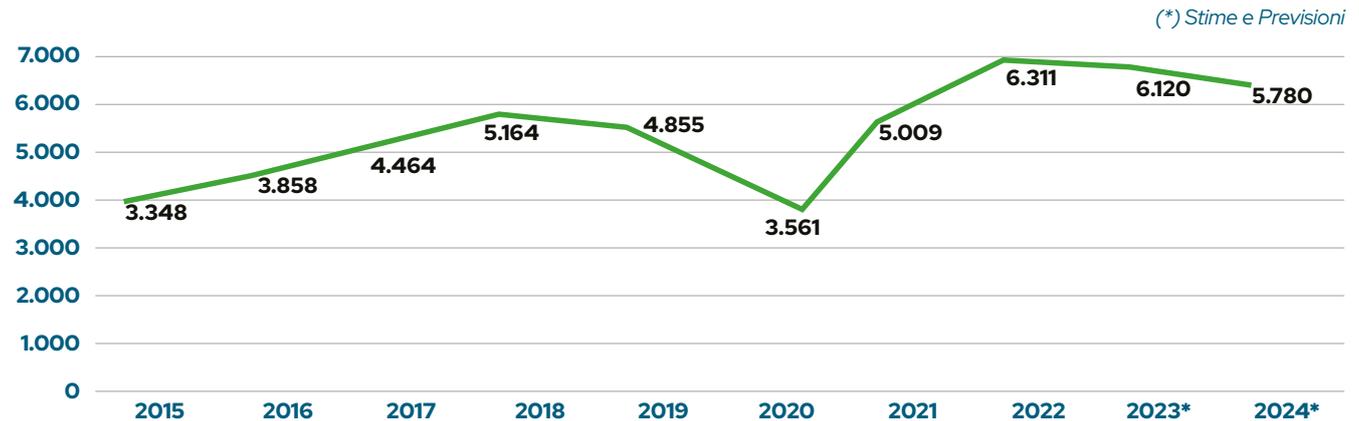
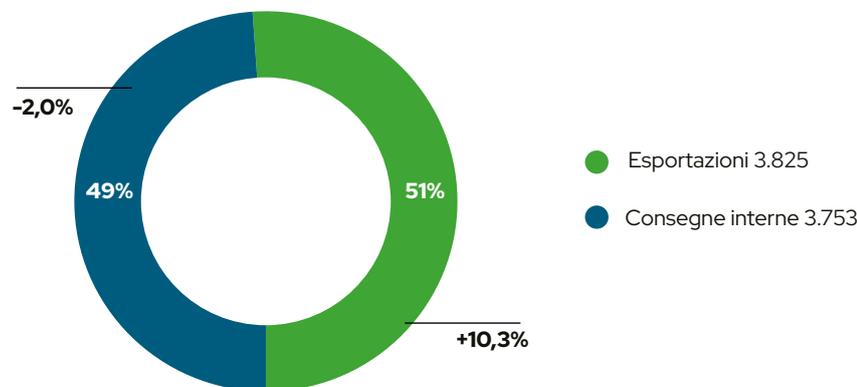


Fig. 2 – Mercati di destinazione nel 2023 (milioni di euro)

Fonte: Centro Studi & Cultura di Impresa UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE



Nel 2022 il 52% della produzione fu consegnato a clienti italiani, dato che si spiega anche col timore della cessazione degli incentivi Transizione 4.0, timori poi rientrati ma che hanno spinto ad anticipare talune decisioni di investimenti.

I preconsuntivi 2023 ci riportano, invece, a una situazione che privilegia le vendite sui mercati internazionali, tradizionale sbocco che ha permesso all'industria italiana di raggiungere i primi posti nelle classifiche mondiali di settore.

Per il 2024 le aspettative sono molto caute: i portafogli ordini molto ricchi del biennio 2021-22 si stanno esaurendo e la fortissima incertezza, dovuta a fattori esogeni quali le guerre in corso o temute, la transizione elettrica del settore automobilistico e i dubbi sull'industria europea, le elezioni che si terranno prima in Europa e poi negli Stati Uniti, sta riducendo la propensione delle imprese a investire. Anche i dati di ordinativi confermano questa lettura: nel periodo gennaio-dicembre 2023 gli ordini interni di

macchine utensili sono calati del 48% rispetto all'anno precedente: pur partendo dai livelli altissimi del 2021, dopo due anni di diminuzione gli ordini interni rivelano la difficoltà che al momento le imprese italiane hanno nel programmare gli investimenti in beni strumentali. Meno negativi, invece, i riscontri degli ordinativi esteri, che perdono l'11% in media annuale ma si attestano su valori normali in valore assoluto.

Le previsioni per il 2024 sono, di conseguenza, di una ulteriore contrazione del mercato pari al -5,6%, a cui dovrebbe far fronte la crescita dell'export, +6,4%, permettendo alle imprese di chiudere l'anno in pari con quello precedente.

Nel medio periodo rimane valida la considerazione che la trasformazione, che coinvolge tutta l'economia, nella direzione della Sostenibilità in senso ampio (ESG) e della Digitalizzazione, implica una forte domanda di nuovi macchinari: si parla ora di Industria 5.0 a indicare sinteticamente le due evoluzioni in corso e per le quali le macchine utensili, i robot e l'automazione sono fattori chiave abilitanti dei nuovi standard.

Dinamica leasing strumentale

Nel 2023 sono stati stipulati 191.152 contratti per un valore di oltre 10,1 miliardi di euro di nuovi finanziamenti (tab. 1).

Il progressivo rialzo dei tassi di interesse sperimentato in Europa nel 2023 ha determinato un generale rallentamento degli investimenti delle imprese e conseguentemente anche una contrazione del settore del leasing sui beni strumentali, sia in termini di volume (-16,8%) che di numero (-6,8%).

La riduzione dei volumi è generalizzata e riguarda sia il leasing finanziario (-17,8%) che quello operativo (-9,8%) e gran parte delle classi di importo.

Guardando alla serie storica del periodo 2019-2023, nonostante il risultato negativo, il volume complessivo dello stipulato leasing 2023 si colloca comunque ancora al di sopra dei valori del 2019 (fig. 1).

Nel 2023, il leasing finanziario ha pesato per l'87,3% del valore tota-

le (88,3% nel 2022) e per il 51,5% sul numero totale dei nuovi contratti (rispetto al 55,1% dell'anno precedente). La dinamica mensile in termini valore dei nuovi contratti stipulati mostra andamenti molto simili tra leasing finanziario e leasing operativo con una debolezza persistente per la maggior parte dell'anno e un parziale recupero solo negli ultimi due mesi dell'anno. Il leasing finanziario, in particolare, ha registrato un forte picco nel mese di dicembre (fig. 2).

Tab. 1 – Nuovi contratti di leasing strumentale (valori in milioni di euro)

	2023		Var. % 23/22	
	Numero	Valore	Numero	Valore
Leasing strumentale finanziario				
≤ 50.000 euro	57.279	998	-10,0	-18,2
> 50.000 euro ≤ 0,5 mil euro	38.825	5.520	-16,5	-15,7
> 0,5 e ≤ 2,5 mil euro	2.161	1.905	-21,7	-23,5
> 2,5 mil euro	94	431	-15,3	-14,7
Totale	98.359	8.855	-12,9	-17,8
Leasing strumentale operativo				
≤ 25.000 euro	84.876	453	1,2	-0,3
> 25.000 euro ≤ 50.000 euro	4.262	147	2,2	1,9
> 50.000 euro	3.655	684	-9,3	-17,2
Totale	92.793	1.284	0,8	-9,8
TOTALE STRUMENTALE	191.152	10.139	-6,8	-16,8

Fig. 1 – Serie storica 2019-2023 dello stipulato leasing strumentale (valori in milioni di euro)

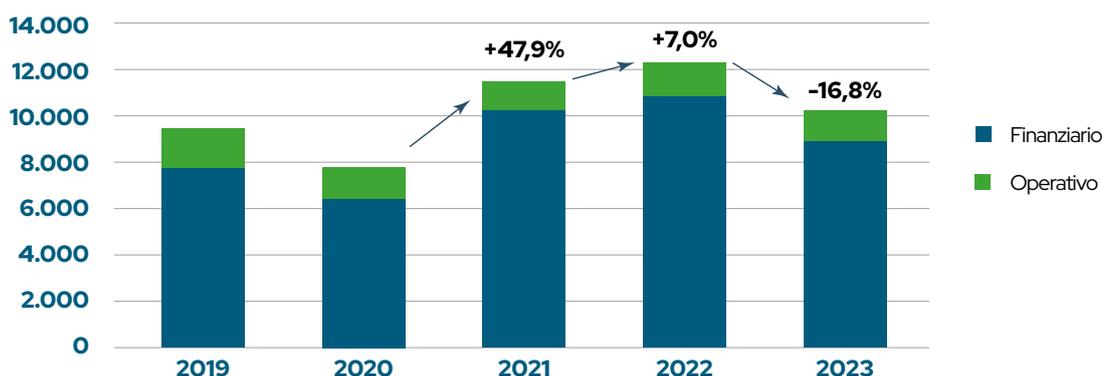
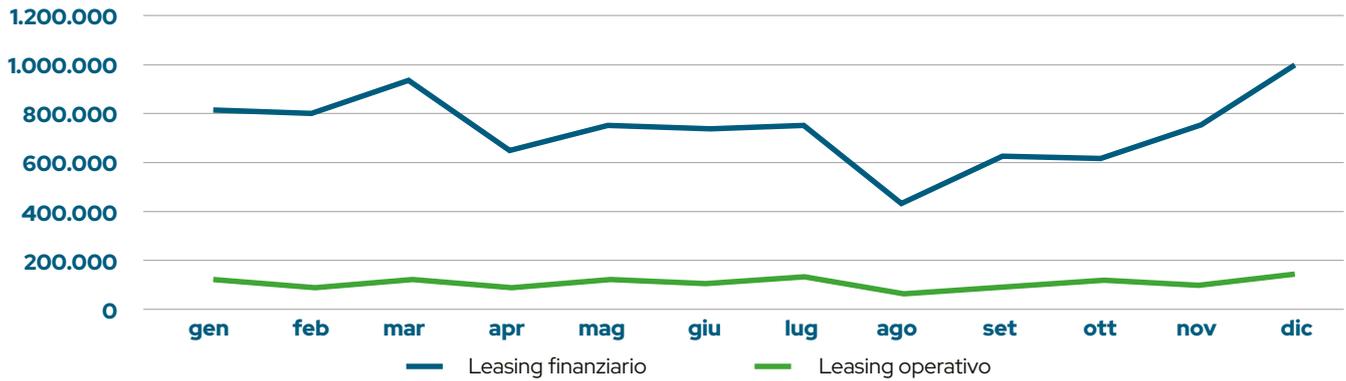


Fig. 2 – Valore contratti di leasing strumentale stipulati mensilmente (in migliaia di euro)



3.1.1 Leasing strumentale finanziario

Nel 2023 sono stati stipulati oltre 98mila contratti di leasing finanziario su beni strumentali per un valore complessivo superiore a 8,8 miliardi di euro. La diminuzione rispetto all'anno precedente è stata pari al 17,8% sui valori e al 12,9% sui numeri ed ha riguardato tutte le principali fasce d'importo.

La ripartizione dello stipulato leasing finanziario continua a concentrarsi prevalentemente nella fascia d'importo intermedia tra i 50.000 e 500.000

euro; tale segmento ha raggiunto un peso pari al 62,3% in valore e al 39,5% in numero del totale dei contratti del comparto nel 2023 (fig. 3). Si è registrato un 21,5% di finanziamenti compresi tra 0,5 e 2,5 milioni di euro (2,2% in numero) e l'11,3% nella fascia d'importo non superiore ai 50mila euro (58,2% in numero); un restante 4,9% di stipulato è su beni d'importo superiore a 2,5 milioni di euro (0,1% in numero). L'importo medio contrattuale del le-

asing finanziario è sceso dai 95mila euro nel 2022 ai 90mila euro del 2023 (-5,5%).

La quota di mercato degli operatori di emanazione estera in questo comparto nel 2023 è cresciuta ulteriormente e si è attestata al 59,5% (54,0% nel 2022). Queste società di leasing hanno infatti registrato una flessione dello stipulato più contenuta rispetto a quella registrata dagli operatori nazionali (fig. 4).

Fig. 3 – Ripartizione percentuale stipulato leasing finanziario per numero e valore importo

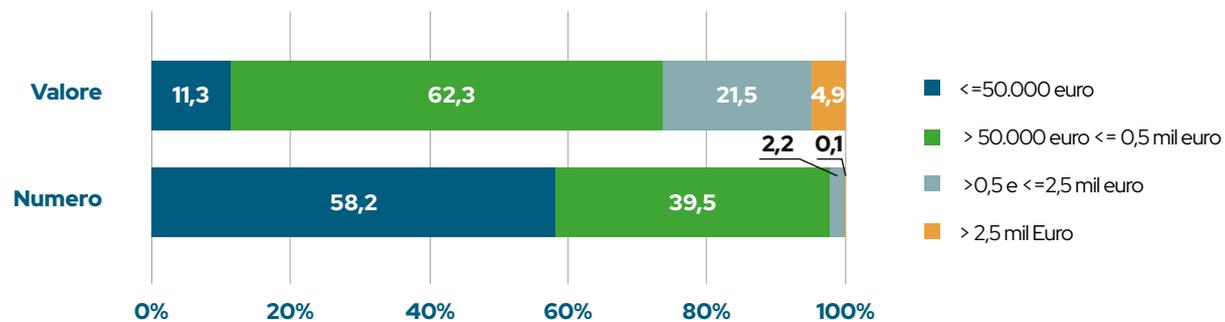
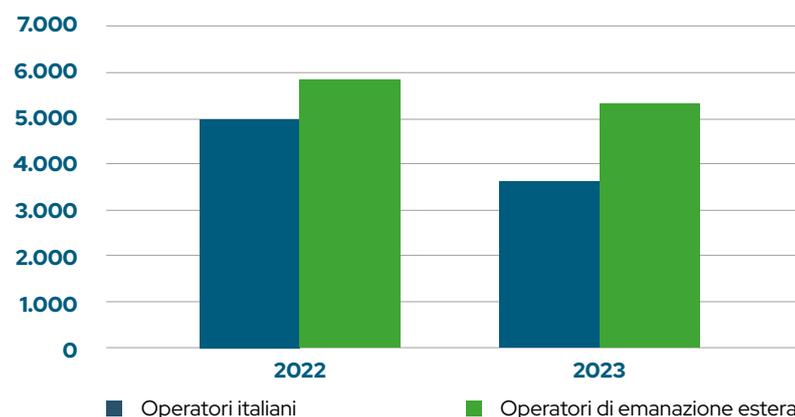


Fig. 4 – Stipulato leasing finanziario strumentale per tipologia di operatore (valori in milioni di euro)



L'analisi della ripartizione dello stipulato di leasing finanziario su beni strumentali per categorie di beni (fig.5) è sviluppata a partire dai dati della BDCR Assilea che rappresentano una quota dell'84,5% del volume totale del mercato.

In termini di valore finanziato, la tipologia di beni che presenta la percentuale maggiore sul totale stipulato strumentale nel 2023 è stata, così come nell'anno precedente, quella dei macchinari non

targati per l'edilizia civile e stradale, che ha visto anche un aumento della propria incidenza rispetto al 2022 (dal 17,8% del 2022 al 21,1% del 2023), (fig. 5). Si sono confermati al secondo posto per importanza, in valore, i macchinari per l'agricoltura, foreste e pesca, con un'incidenza vicina a quella dell'anno precedente (11,7%). Al terzo e quarto posto troviamo il leasing di macchine utensili, rispettivamente per deformazione e asportazione di materiale metalmeccanico; il peso complessivo dei due comparti (12,0% nel 2023) è sceso di 1,7 punti percentuali rispetto all'anno precedente (13,7%). È invece ri-

masta pressoché costante al 5,7% l'incidenza degli apparecchi di sollevamento non targati. In termini di numero di contratti stipulati (fig. 6), la categoria di beni maggiormente rappresentata è quella dei macchinari non targati per l'edilizia civile e stradale, con un'incidenza sul totale dei nuovi contratti del 21,0% in crescita rispetto all'anno precedente (19,4%). Segue, anche per il 2023, la categoria dei macchinari per l'agricoltura, foreste e pesca, con un peso del 14,7% sul totale, in lieve contrazione sul dato del 2022 (16,5%). Le attrezzature per ufficio e strutture aziendali hanno un'incidenza pari all'8,2% del totale

(6,4% nel 2022), mentre le apparecchiature elettromedicali raggiungono il 7,4% del totale (7,1% nel 2022). La durata media dei nuovi contratti di leasing finanziario è stata pari a circa 46 mesi, in linea con quanto registrato nel 2022. Guardando ai primi dieci comparti per volume, si osservano durate più lunghe per tutti i comparti, fatta eccezione per i contratti sui macchinari per l'agricoltura, foreste e pesca, che hanno una durata media di 24 mesi, e per i contratti sulle attrezzature per ufficio, che hanno una durata media di 35 mesi. La durata massima, di 55 mesi, si osserva sui contratti su macchine utensili per l'asportazione (fig. 7).

Fig. 5 – I primi 10 beni finanziati in leasing strumentale finanziario (% valore contratti)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR



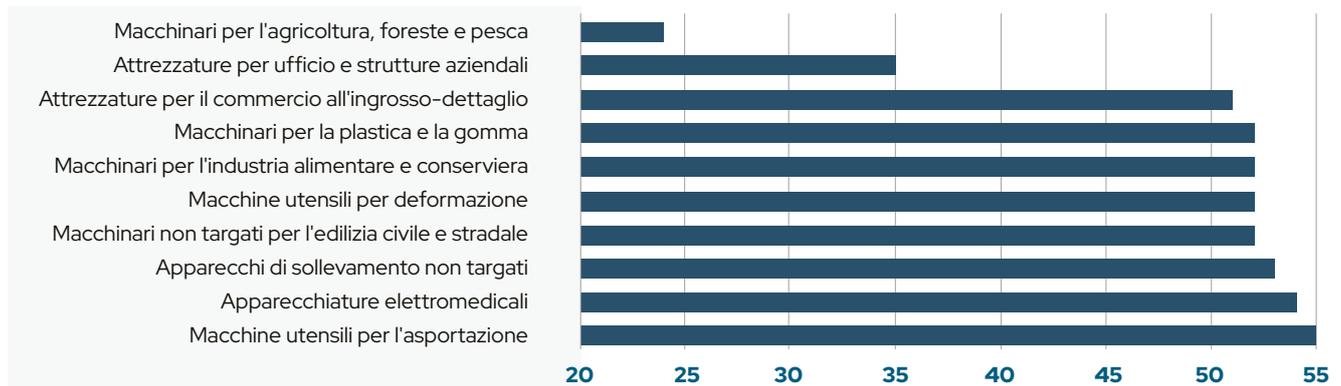
Fig. 6 – I primi 10 beni finanziati in leasing strumentale finanziario (% numero contratti)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR



Fig. 7 – Durata media dei primi 10 comparti per valore stipulato (in mesi)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR



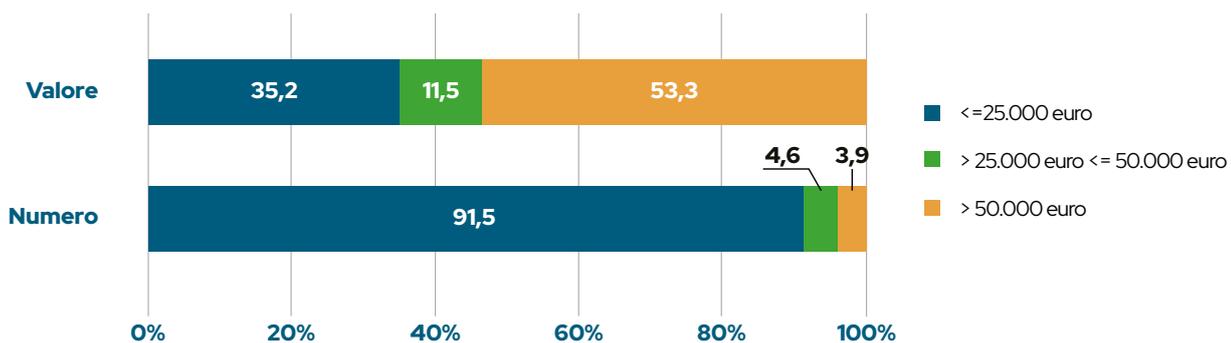
3.1.2 Leasing strumentale operativo

Nel 2023 sono stati stipulati 92.793 nuovi contratti di leasing operativo su beni strumentali (+0,8% rispetto al 2022), per un valore complessivo pari a circa 1,3 miliardi di euro (-9,8% rispetto al 2022). Il leasing operativo, senza opzione di riscatto, tradizionalmente viene utilizzato dalle imprese soprattutto per le operazioni di piccolo taglio legate a beni strumentali per i quali non si

applica la logica di investimento tipica del leasing finanziario. L'importo medio contrattuale delle operazioni di leasing operativo su beni strumentali è di circa 14mila euro (circa 15mila nel 2022). L'analisi per classi di importo (fig.8) indica che le operazioni con importo superiore a 50.000 euro raggiungono il 53,3% del totale (58,0% nel 2022) in termini di volume ed il

3,9% in termini di numero operazioni. Seguono i contratti stipulati nella fascia d'importo più bassa, fino a 25.000 euro, che rappresentano il 35,2% del totale in termini di volumi e il 91,5% in termini di numero di operazioni. Infine la classe di importo tra 25.000 e i 50.000, euro ha un peso dell'11,5% in termini di volumi e del 4,6% in termini di numero operazioni.

Fig. 8 – Ripartizione percentuale stipulato leasing operativo per numero e valore importo

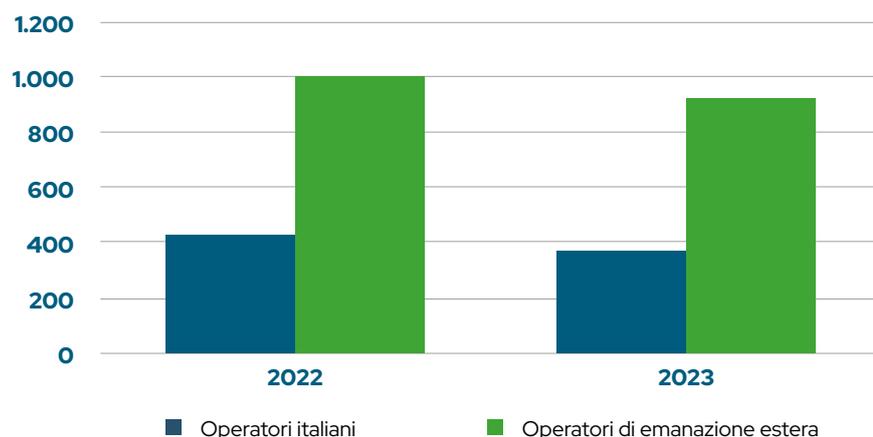


Molto evidente la prevalenza degli operatori di emanazione estera nel leasing operativo su beni strumentali che raggiungono una quota di mercato complessiva del 71,5%. Tali società hanno avuto una riduzione dei volumi di stipulato lievemente inferiore a quella registrata dalla società di leasing nazionali (fig. 9). Queste ultime, a fronte di

un incremento del 12,9% del numero dei contratti, hanno visto ridursi notevolmente nel 2023 rispetto al 2022 l'importo medio contrattuale: da 15,4mila a 11,7mila euro (-24,0%). L'analisi della ripartizione dello stipulato di leasing operativo su beni strumentali per categoria di bene (tab. 2) è sviluppata a partire dai dati della BDCR Assilea che rap-

presentano una quota del 41,7% del volume totale del mercato e del 31,6% sul numero totale delle nuove operazioni. La categoria dei macchinari per elaborazione dati è di gran lunga quella maggiormente rappresentata, con una incidenza del 55,8% sul totale dello stipulato in termini di valore e del 54,3% in termini di numero ope-

Fig. 9 – Stipulato leasing operativo strumentale per tipologia di operatore (valori in milioni di euro)



razioni. La durata media dei contratti su questa tipologia di beni è pari a 22 mesi, più contenuta di quella che si rileva nella media del comparto (28 mesi). Con incidenza molto inferiore, se-

gue la categoria delle attrezzature per ufficio e strutture aziendali con un peso del 5,6% sul totale dello stipulato in termini di valore e del 6,2% in termini di numero operazioni. La durata media dei contratti

su questa tipologia di beni è pari a 31 mesi, maggiore della media del comparto (28 mesi).

La terza categoria maggiormente rappresentata è quella delle apparecchiature elettromedicali, con una incidenza del 3,5% sul totale dello stipulato in termini di valore e del 3,8% in termini di numero operazioni. La durata media dei contratti su questa tipologia di beni è pari a 41 mesi, maggiore della media del comparto (28 mesi).

Il leasing operativo di attrezzature per ufficio e strutture aziendali e il leasing operativo di apparecchiature elettromedicali hanno visto incrementi superiori al 30% nello stipulato 2023 rispetto all'anno precedente. Al contrario, il leasing operativo di macchinari per elaborazione dati ha visto una contrazione del 5,8% nello stesso periodo.

Tab. 2 – I primi 3 beni finanziati in leasing operativo nel 2023

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR

Tipo bene	% Num.	% Val.	Var.% '23/'22		Durata media (mesi)
			Numero	Valore	
Macchinari per elaborazione dati	54,3%	55,8%	3,1%	-5,8%	22
Attrezzature per ufficio e strutture aziendali	6,2%	5,6%	7,3%	30,6%	31
Apparecchiature elettromedicali	3,8%	3,5%	31,0%	34,8%	41



Leasing strumentale e Nuova Sabatini

La Nuova Sabatini è l'agevolazione messa in campo dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy con l'obiettivo di facilitare alle imprese l'accesso al credito necessario per finanziare l'acquisto di beni strumentali alla produzione e, così facendo, contribuire ad accrescere la competitività del sistema produttivo del Paese.

L'agevolazione sostiene gli investimenti per acquistare o acquisire in leasing macchinari, attrezzature, impianti, beni strumentali ad uso produttivo e hardware, nonché software e tecnologie digitali.¹

A partire dal 1° gennaio 2023, il Ministero ha introdotto una specifica dotazione finanziaria per «investimenti green» correlati all'acquisto, o acquisizione nel caso di operazioni di leasing finanziario, di macchinari, impianti e attrezzature nuovi di fabbrica ad uso produttivo, a basso impatto ambientale, nell'ambito di programmi finalizzati a migliorare l'ecosostenibilità dei prodotti e dei processi produttivi. Grazie alle risorse stanziare nel post-Covid ed alla propensione che hanno le PMI all'utilizzo del leasing, le prenotazioni di investimenti finanziati in leasing con la Nuova Sabatini sono passate dai 3,9 miliardi del 2020 ai 9,4 miliardi del 2021; attraverso questa misura sono poi stati finanziati in leasing ulteriori investimenti alle PMI per 7,6 miliardi nel 2022 e 6,1 miliardi nel 2023 (fig. 1). I fondi disponibili a fine dicembre risultavano pari al 5% della dotazione iniziale. A questo va aggiunto l'ulteriore rifinanziamento della misura inserito nella manovra di bilancio 2024 al comma 256 per 100 milioni di euro.

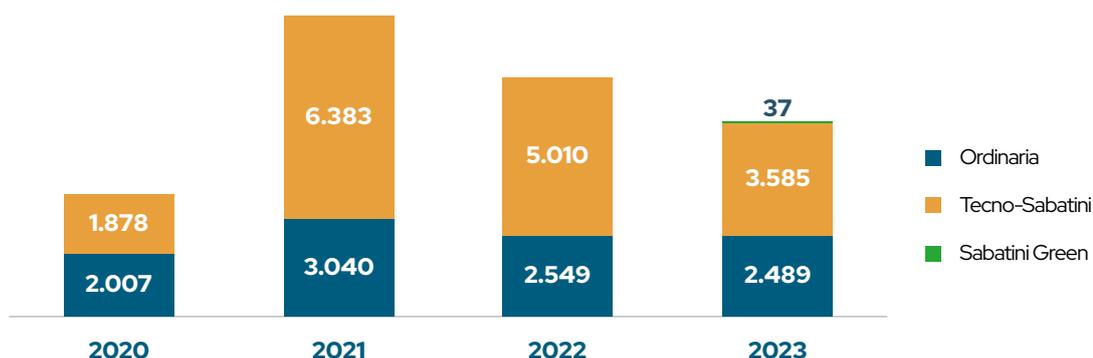
Tenuto conto anche del rifinanziamento per il 2024, sulla base del rapporto medio contributi/investimenti, a marzo 2024, si è stimato un importo complessivo di circa 2,3 miliardi di investimenti ancora finanziabili nel corso dell'anno attraverso l'utilizzo della legge Sabatini.

La dinamica mensile delle prenotazioni nell'anno 2023, in linea con gli anni precedenti, presenta un picco a gennaio, in corrispondenza della definizione della nuova legge di bilancio (fig. 2). Il peso del leasing rispetto a quello dei finanziamenti bancari è risultato per ogni mese compreso tra il 65% e il 75%, per un'incidenza complessiva del leasing per l'intero 2023 del 69,2% (in aumento di 2 punti percentuali rispetto al 67,2% del 2022).

Analizzando le prenotazioni leasing, la quota della "Nuova Sabatini Ordinaria" è salita dal 33,7% del 2022 al 40,7%. Rimane comunque prevalente la "Tecno-Sabatini 4.0" con un'incidenza del 58,7%. Risulta pari allo 0,6% il peso della "Sabatini Green" che, come riportato in figura 4, ha evidenziato un trend positivo nell'anno, registrando complessivamente 36,8 milioni di prenotazioni leasing (il 37,5% dei 98,1 milioni di prenotazioni Sabatini Green nel 2023).

Fig. 1 – Prenotazioni leasing Nuova Sabatini degli anni 2020-2023 (valori in milioni di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Mimit



1. Si identifica con "Tecno-Sabatini" la Nuova Sabatini applicata sugli investimenti in beni rientranti nel Piano Industria 4.0.

Fig. 2 – Dinamica mensile 2023 delle prenotazioni Nuova Sabatini (valori in milioni di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Mimit

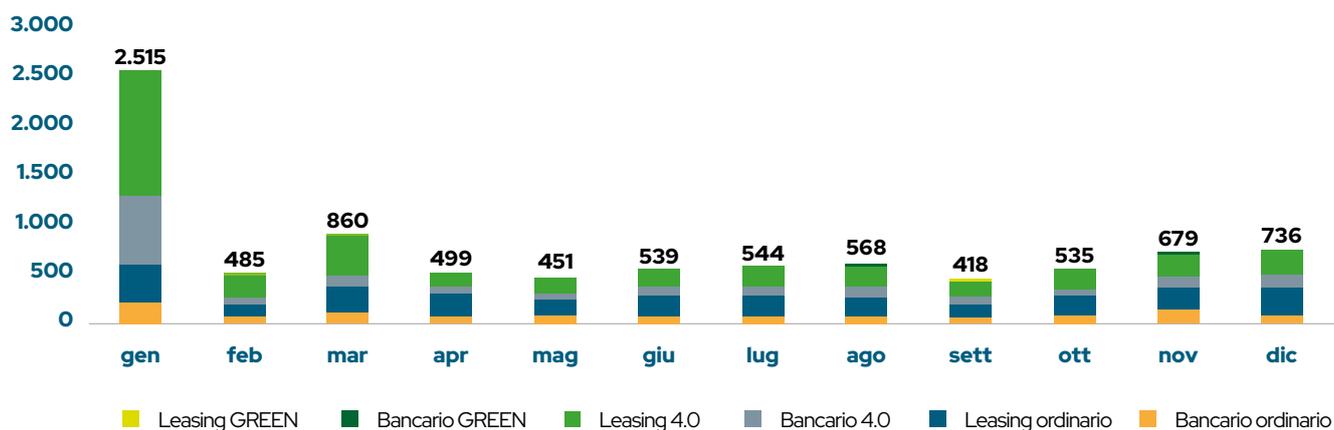


Fig. 3 – Ripartizione percentuale 2022 e 2023 delle prenotazioni Nuova Sabatini

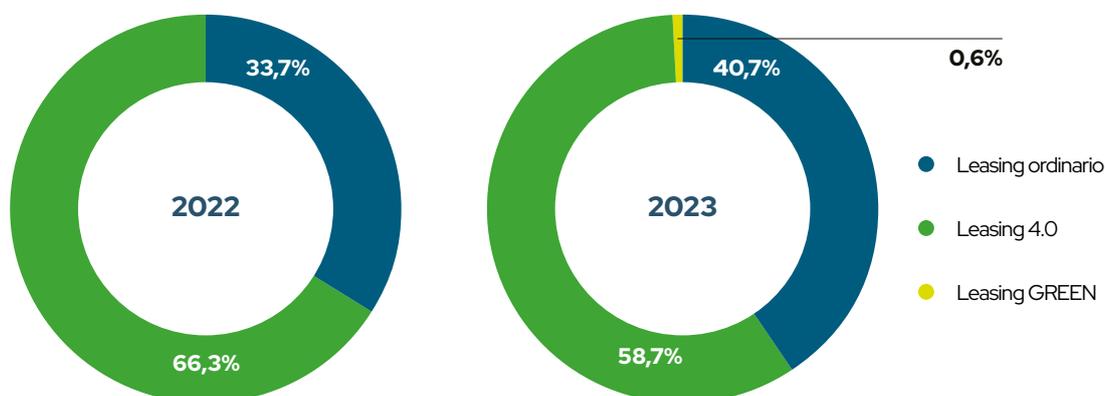
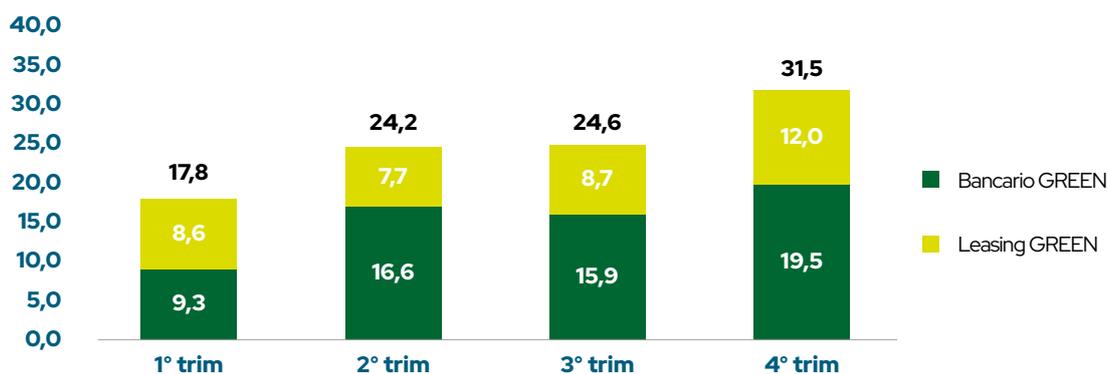


Fig. 4 – Dinamica trimestrale 2023 delle prenotazioni Nuova Sabatini Green (valori in milioni di euro)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Mimit



FOCUS

Ripartizione e dinamica regionale¹

Il campione dei dati rilevati in BDCR per il comparto strumentale ha una rappresentatività del 79% rispetto al dato delle statistiche mensili di stipulato Assilea e mostra una dinamica del leasing strumentale nel 2023 coerente con il dato nazionale, in flessione del 19,7% sui valori e del 13,6% sul numero di operazioni.

La diminuzione ha interessato tutte le diverse regioni, ad eccezione della Valle D'Aosta, che ha registrato un +79,3% anche se su importi molto contenuti (0,3% del totale nazionale). Il Nord Ovest ha visto crescere il proprio peso rispetto al dato nazionale dal 33,1% del 2022 al 33,5% del 2023. Nel Nord Est la percentuale è diminuita, dal 28,0% del 2022 al 27,2% del 2023. Nel Centro si è passati dal 15,7% del 2022 al 16,4%. La percentuale riferita al Sud si è lievemente compressa, dal 16,8% del 2022 al 16,3% del 2023; nelle Isole si è passati nei due anni considerati dal 6,4% al 6,6%. Anche nel 2023 la Lombardia si conferma, così come negli anni precedenti, la regione dove si concentra circa un quarto dello stipulato leasing strumentale (fig. 1a) ed ha presen-

tato una dinamica in linea con quella della media italiana (fig. 1b).

Il Veneto rimane stabile al secondo posto, con un'incidenza del 12,6% di stipulato strumentale, in lieve flessione rispetto al 13,2% del 2022. L'Emilia-Romagna, terza regione per quota di stipulato leasing strumentale, incide per il 10,0% sul totale nazionale, in linea con l'anno precedente. Importante anche il peso del Piemonte, in cui si è concentrato anche nel 2023 il 7,4% dei nuovi finanziamenti in leasing strumentale. Il Lazio ha visto una diminuzione dello stipulato leasing strumentale più contenuta della media nazionale e nel 2023, con un 7,0% del leasing strumentale complessivo rispetto al 6,2% che si registrava nel 2022, ha superato la quota della Campania (6,9%).

Fig. 1a – Ripartizione dei nuovi contratti di leasing strumentale (in valore)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR

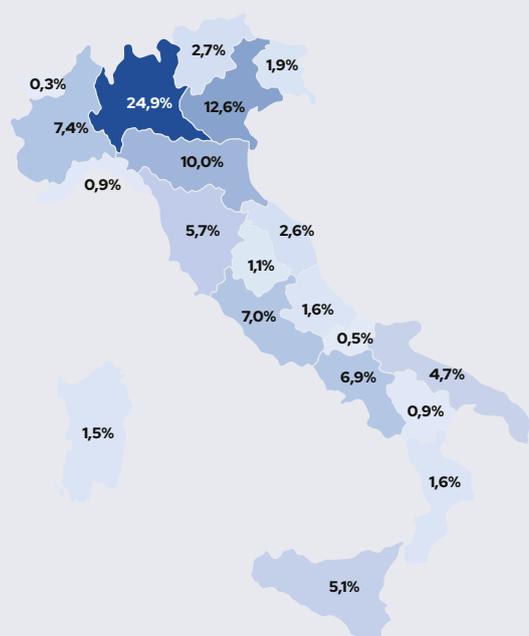
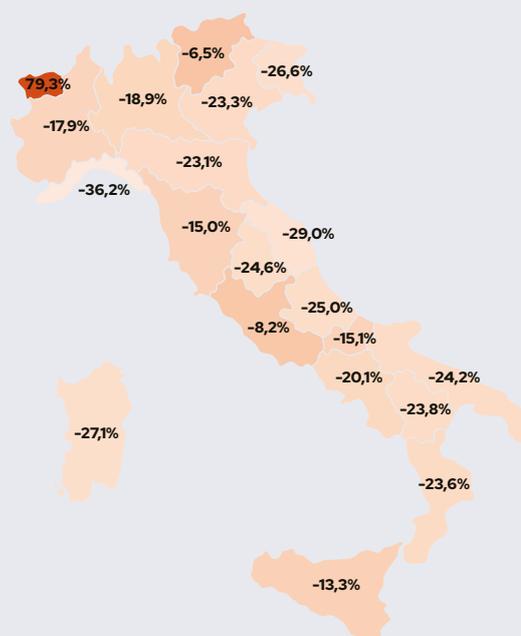


Fig. 1b – Var.% leasing strumentale 2023/22 (in valore)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR



1. L'analisi di questo focus è basata sulle elaborazioni statistiche della Banca Dati Centrale dei Rischi Assilea (BDCR) sui dati dei contratti segnalati dalle società partecipanti a tale banca dati. Nella restante parte del capitolo, dove non specificato, le statistiche derivano dalle statistiche aggregate sui numeri e valori dei nuovi contratti stipulati mensilmente dalle società di leasing aderenti ad Assilea, inserite direttamente da queste ultime sul portale statistico dell'Associazione.



04

Leasing immobiliare

Nonostante il forte rialzo dei tassi di interesse attuato nel corso del 2023 dalla BCE, gli investimenti privati in costruzioni ad uso non-residenziale, dopo aver fatto da volano dell'espansione dell'economia italiana nel biennio '21-'22, manifestano ancora, secondo una stima di ANCE, un trend positivo con un ulteriore incremento del 5,0%.

In questo contesto, il leasing mette a segno un risultato per il 2023 che conferma sostanzialmente quello dell'anno precedente (+0,5%) grazie soprattutto al risultato conseguito nel segmento delle operazioni di leasing d'importo superiore ai 2,5 milioni di euro, cresciute sia nel comparto degli immobili costruiti (+27,0%) che in quello degli immobili "da costruire" (+13,9%). Interessante la forte domanda di finanziamento per progetti di nuovi immobili ad uso industriale "da costruire" che segnala l'orientamento sempre maggiore delle imprese ad investire su nuove costruzioni che rispondano fin da subito a tutti i requisiti di sostenibi-

lità ed efficienza energetica.

L'analisi per tipologia di immobile evidenzia anche per il 2023 la prevalenza degli immobili ad uso industriale, seguiti da quelli commerciali e dagli immobili ad uso ufficio.

Il leasing immobiliare si concentra nelle regioni del nord d'Italia, dove troviamo il 75,8% del valore dei nuovi finanziamenti del 2023.

La dinamica di crescita per area geografica vede un importante incremento dello stipulato nel Nord Est (+17,0%), a fronte di una contrazione nel Nord Ovest (-7,4%). In flessione l'operatività nell'area del Centro (-22,5%), mentre si osservano trend positivi al Sud (+7,9%) e nelle Isole (+9,7%).

Sommario

Premessa: Per il settore delle costruzioni il 2023 si chiude ancora in positivo ma per il 2024 il quadro cambia	64
A cura di Flavio Monosilio, Direttore Affari Economici, Finanza e Centro Studi Ance	
4.1 Dinamica del leasing immobiliare, costruito e da costruire	66
Focus: Analisi per tipo immobile, durata media e ripartizione macro-aree geografiche	68

PREMESSA

Per il settore delle costruzioni il 2023 si chiude ancora in positivo ma per il 2024 il quadro cambia

A cura di **Flavio Monosilio**

Direttore Affari Economici, Finanza e Centro Studi Ance

L'economia italiana nel 2023, dopo le brillanti performance del biennio precedente che l'avevano contraddistinta anche a livello europeo (+12,3%, contro il +9% della Francia e il +5% della Germania), sembra aver perso slancio, tornando alle modeste dinamiche di crescita del periodo pre-pandemico.

Su tale ridimensionamento pesano certamente la persistente inflazione, la politica monetaria restrittiva e una domanda estera debole; tutti fattori, questi, che hanno fatto venire meno la spinta propulsiva post-Covid. Pertanto, il 2023 si chiude con una espansione molto ridotta del Pil italiano, stimabile, secondo i principali istituti di ricerca, in **+0,7% rispetto all'anno precedente**.

In questo contesto, gli investimenti in costruzioni, responsabili di circa un terzo dell'espansione dell'economia italiana nel biennio '21-'22, manifesterebbero ancora un trend positivo. Per il 2023, pur essendo i dati ancora in fase di consolidamento, è lecito attendersi un analogo apporto positivo, anche in virtù della capacità dell'edilizia di trasmettere rapidamente i suoi effetti all'intera economia.

In tal senso, la stima dell'Ance per il 2023 è di un ulteriore incremento del +5,0% (tab. 1) in termini reali degli investimenti in costruzioni. Questa crescita, in linea con la previsione di maggio dello scorso anno, conferma una moderata ripresa già dal 2017, interrotta nell'anno pandemico e rafforzata nell'ultimo triennio. **Tra il 2021 e 2023, i livelli produttivi settoriali sono aumentati di circa 75 miliardi; in soli tre anni il settore è riuscito a recuperare larga parte del gap produttivo dovuto alla crisi ultradecennale (-92 miliardi).**

La stima del 2023 tiene anche conto delle dinamiche osservate nei principali indicatori settoriali, i quali, tuttavia,

riferendosi per lo più ai primi 9 mesi del 2023, non permettono di cogliere l'accelerazione di fine anno degli investimenti del settore, in considerazione del limite temporale che li contraddistingue. Infatti, nonostante i livelli produttivi si collochino su valori storicamente elevati, la maggior parte di tali indicatori mostra segno lievemente negativo; l'unica eccezione è rappresentata dai dati sull'occupazione del monitoraggio della CNCE su 113 casse edili (primi 9 mesi del 2023: ore lavorate +0,9%; lavoratori iscritti +2,9% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente).

La crescita stimata dall'Ance nel 2023 per gli investimenti in costruzioni (+5%) risulta generalizzata a tutti i comparti: la nuova edilizia abitativa cresce del +1,3%, grazie all'andamento favorevole dei permessi di costruire in atto dal 2016, con l'unica eccezione dell'anno pandemico. Per quanto concerne gli **investimenti in riqualificazione del patrimonio abitativo**, giunti ormai a rappresentare il 40% del valore totale degli impieghi settoriali, si stima un ulteriore **+0,5% su base annua**. Tale evoluzione dei livelli produttivi è stata certamente stimolata favorevolmente dall'azione operata dagli incentivi fiscali, come ad esempio, il Superbonus 110% e soprattutto la possibilità della cessione del credito o dello sconto in fattura (sia per il superbonus e sia per i bonus ordinari). Passando agli **investimenti privati in costruzioni non residenziali**,

si stima una crescita del **+5,0%**, che rafforza una dinamica positiva in atto dal 2016, interrottasi soltanto nell'anno pandemico. La stima tiene conto dei dati particolarmente positivi dei permessi di costruire, in atto ormai dal 2015, oltre che dei

risultati per il credito all'edilizia strumentale (+11,5% nei primi 9 mesi del 2023, secondo Banca d'Italia). Infine, nel 2023, **il comparto delle opere pubbliche registra il maggior incremento (+18%)**, a conferma di una crescita iniziata

nel 2019, che ha riportato gli investimenti ai livelli del 2010. Un simile andamento è spiegato principalmente da due fattori: il PNRR e la chiusura, al 31 dicembre 2023, della programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali europei.

Tab. 1 – Investimenti in costruzioni*

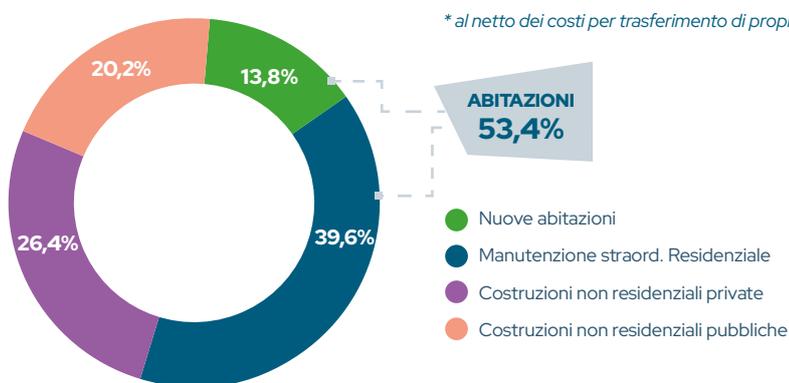
Fonte: elaborazioni Ance su dati Istat

*al netto dei costi per trasferimento di proprietà

(*) Stima Ance	2023	2021	2022	2023 ^(*)	2024 ^(*)
	Milioni di euro	Variazioni % in quantità			
COSTRUZIONI	220.873	29,2%	12,1%	5,0%	-7,4%
ABITAZIONI	117.910	54,4%	10,9%	0,7%	-21,3%
Nuove	30.381	31,3%	6,5%	1,3%	-4,7%
Manutenzione straordinaria	87.529	65,0%	12,5%	0,5%	-27,0%
NON RESIDENZIALI	102.964	6,9%	13,6%	10,3%	8,1%
Private	58.309	6,4%	19,0%	5,0%	-1,0%
Pubbliche	44.655	7,5%	6,5%	18,0%	20,0%

Fig. 1 – Investimenti in costruzioni* per comparto

Fonte: Ance



Per il 2024 il quadro si delinea piuttosto incerto e la formulazione delle stime sia per l'economia generale che per il settore delle costruzioni è alquanto complessa. L'evoluzione a livello macroeconomico, infatti, da un lato sarà determinata dall'andamento dell'inflazione e dalle conseguenti scelte di politica monetaria da parte della BCE, e dall'altro dallo sviluppo del conflitto in Medio Oriente, che nel caso di grave escalation potrebbe spingere al rialzo i prezzi delle principali materie prime. In questo contesto, i giudizi dei principali istituti di ricerca sulla crescita dell'Italia nel 2024 sono

orientati alla prudenza (previsioni al di sotto dell'1% di incremento). Gli elementi di instabilità sopramenzionati non risparmiano le costruzioni: **la previsione dell'Ance per l'anno in corso si profila negativa del -7,4% rispetto all'anno precedente**. Sulla stima pesa certamente il mancato apporto espansivo della manutenzione straordinaria, in calo del -27%, a causa del venir meno della cessione del credito e dello sconto in fattura. Analogamente, segni negativi caratterizzano anche la nuova edilizia abitativa e gli investimenti non residenziali (rispettivamente -4,7% e -1%), anche in virtù dell'inversione di tendenza riscontrata

nei dati sui permessi; per la componente non abitativa, inoltre, pesa anche il quadro macroeconomico particolarmente incerto e mutabile, a cui tale comparto risulta fortemente legato. Unico segno positivo che tuttavia non riesce a compensare le riduzioni negli altri comparti, emerge dalle opere pubbliche (+20%), determinato dalla necessaria accelerazione degli investimenti del PNRR, che assume un ruolo ancor più centrale per il sostegno all'economia e del settore delle costruzioni, a seguito del ridimensionamento del driver rappresentato dalle ristrutturazioni.

Gli investimenti aggiuntivi previsti nel 2024, pari a circa 10 miliardi, rappresentano comunque una stima prudente rispetto all'obiettivo del Piano, al fine di tenere conto dei possibili effetti della revisione del PNRR approvata a dicembre 2023 che ha determinato rimodulazioni e cancellazioni di alcuni investimenti, oltre che l'introduzione di nuovi. Tale riformulazione, contenendo uno slittamento degli investimenti verso gli anni finali della programmazione (2025-2026), con il conseguente posticipo delle rate di rimborso dei fondi europei, potrebbe creare tensioni sulla cassa e sulla liquidità necessaria a pagare le imprese esecutrici dei lavori.

Dinamica del leasing immobiliare, costruito e da costruire

Nonostante il contesto macroeconomico contrassegnato da alti tassi di interesse, nel 2023 il volume di nuove operazioni di leasing immobiliare è risultato in lieve crescita sull'anno precedente (+0,5%), come illustrato in **fig. 1**.

La dinamica complessiva è il risultato di due componenti di segno opposto: in diminuzione il leasing immobiliare nel «costruito» (-0,7% in valore e -13,3% in numero), in crescita il leasing immobiliare «da costruire» (+2,0% in valore e -16,0% in numero).

In entrambi i segmenti si mette in luce il dinamismo delle operazioni con importo superiore ai 2,5 milioni di euro, che hanno visto, nel segmento del leasing di immobili costruiti: +27,0% in valori e +5,1% sul numero delle operazioni, nel segmento del leasing di immobili da costruire: +13,9% sui volumi e -1,2% nei numeri. Complessivamente, le cosiddette operazioni «big ticket» immobiliari (operazioni d'importo superiore a 2,5 milioni di euro) nel 2023 hanno registrato un +18,8% sui volumi ed un +1,2% sui numeri.

Le nuove operazioni sul «da costruire» con contratti superiori a

2,5 milioni di euro rappresentano il 34,6% del totale del nuovo stipulato leasing immobiliare in termini di volume (+4,1 p.p. rispetto al 2022) (**fig. 2**). A seguire, l'immobiliare costruito con contratti d'importo superiore ai 2,5 milioni di euro (23,3%, +4,7 p.p. rispetto al 2022) e l'immobiliare costruito di fascia intermedia (tra 0,5 e 2,5 milioni di euro) con il 21,5% (-3,1 p.p. sul 2022). In termini di numero di contratti, l'immobiliare costruito di fascia d'importo inferiore a 0,5 milioni di euro rappresenta il 55,4% del totale, seguito dalla classe dei contratti d'importo compreso tra 0,5 e 2,5 milioni di euro (22,3%).

Dopo una prima parte dell'anno molto debole, nel secondo semestre il volume di nuove operazioni è cresciuto in maniera robusta. La dinamica mensile indica i picchi di volume nei mesi di luglio, ottobre e dicembre (**fig. 3**).



Fig. 1 – Serie storica stipulato leasing immobiliare (in milioni di euro) e variazione % anno/anno

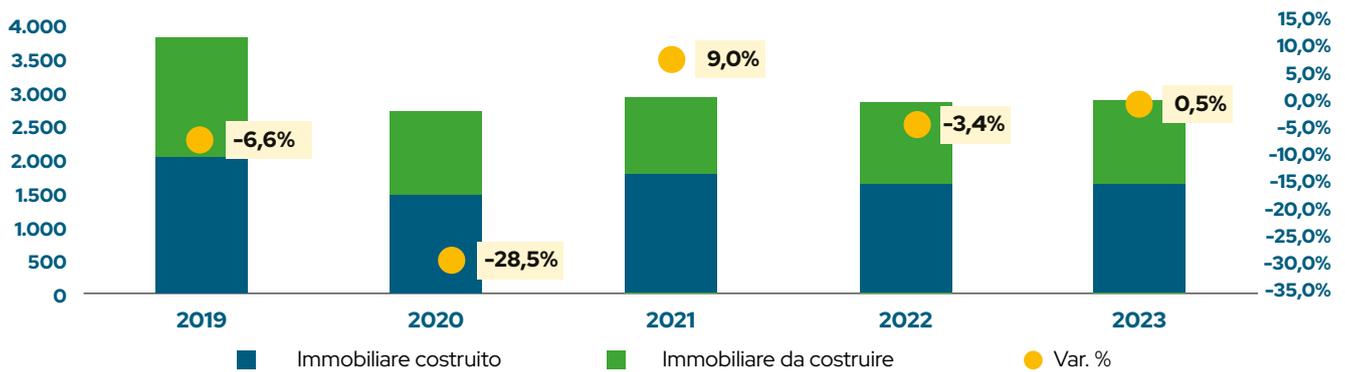


Fig. 2 – Composizione dei nuovi contratti di leasing immobiliare 2023 per classi d'importo (valore e numero)

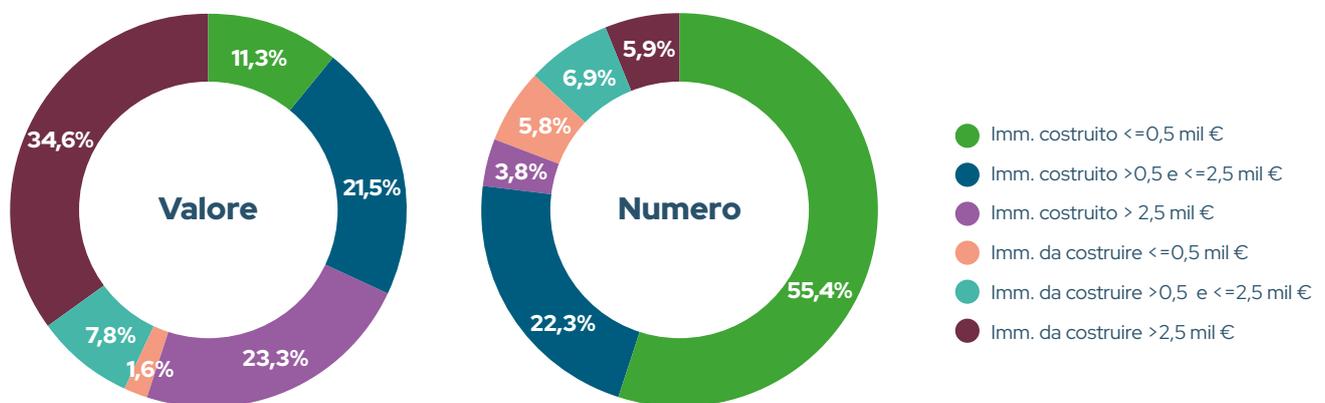
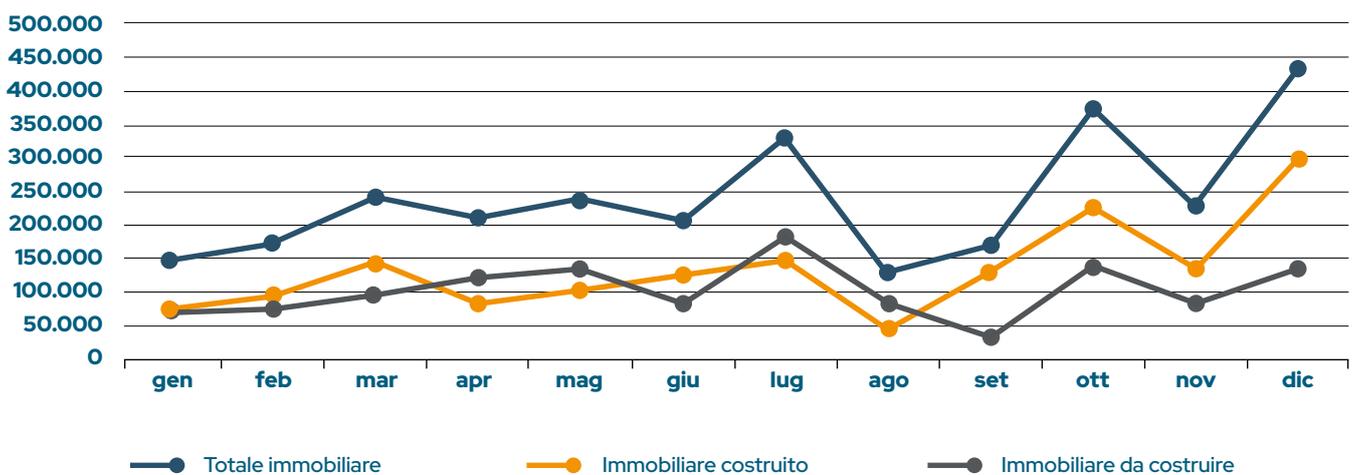


Fig.3 – Nuovo stipulato leasing immobiliare 2023 per mese (valori in migliaia di euro)



FOCUS

Analisi per tipo immobile, durata media e ripartizione macro-aree geografiche

L'analisi è basata sui dati di fonte BDCR¹ che, rispetto al comparto immobiliare, è rappresentativo del 95,0% della rilevazione dei dati nazionali.

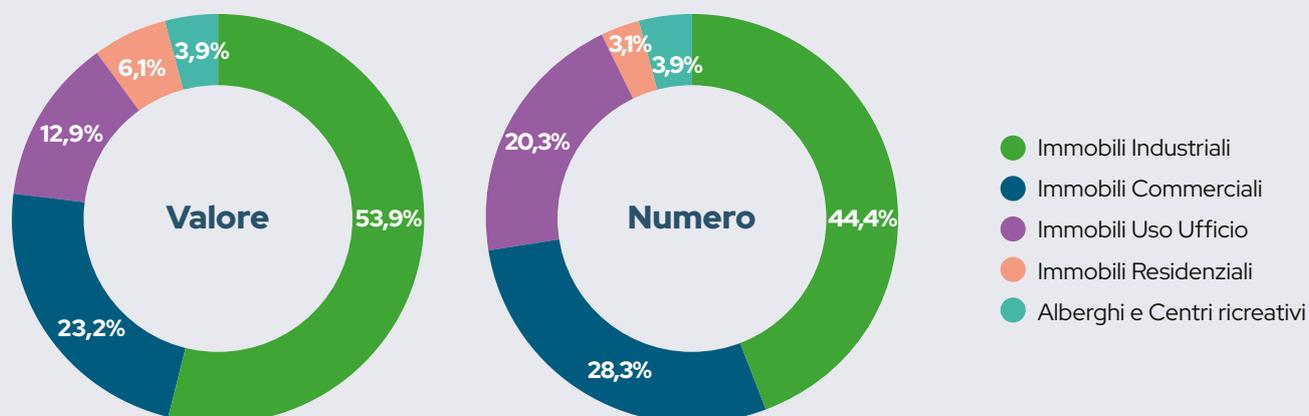
Come indicato in fig.1, gli immobili ad uso industriale rappresentano la maggioranza del totale 2023 (53,9% in valore e 44,4% in numero) con una variazione negativa sul 2022, quando avevano registrato il 56,5% in valore e il 45,0% in numero. Seguono gli immobili commerciali che rappresentano il 23,2% in valore e il 28,3% in numero, in linea con l'anno precedente. Gli immobili ad uso ufficio coprono il 12,9% del comparto in valore e il 20,3% in numero contratti (rispettivamente 10,1% e 19,4% nell'anno precedente). Gli immobili residenziali presentano quote piuttosto modeste sul totale (6,1% in valore e 3,1% in numero), ma in crescita rispetto all'anno precedente (rispettivamente 2,9% e 2,5%). Infine, alberghi e centri ricreativi rappresentano il 3,9%, sia in nume-

ro che in valore del totale, in lieve contrazione rispetto al 2022 (5,6% in valore e 4,2% in numero).

L'analisi del portafoglio leasing immobiliare in essere a fine 2023 per tipologia di immobile presenta una ripartizione in linea con quella del 2022. Si conferma la prevalenza degli immobili industriali, che mostrano l'incidenza più elevata con percentuali pari al 47,5% in valore e al 42,7% in numero (fig. 2). Al secondo posto, troviamo gli immobili commerciali (29,1% in valore e 30,8% in numero), seguiti dagli immobili ad uso ufficio (12,5% in valore e 18,6% in numero). L'incidenza degli alberghi e centri ricreativi si attesta su quote rispettivamente pari al 6,6% e al 5,1%. Quella degli immobili residenziali si attesta al 3,4% in valore ed al 2,6% sui numeri.

Fig. 1 – Ripartizione dello stipulato leasing immobiliare 2023 per tipologia di immobile locato (valore e numero contratti)

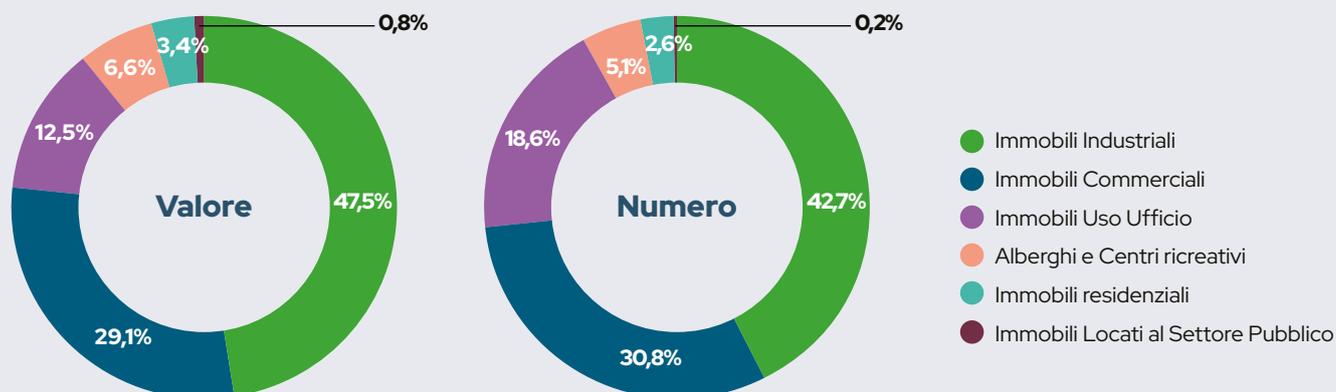
Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea



1. L'analisi di questo focus è basata sulle elaborazioni statistiche della Banca Dati Centrale dei Rischi Assilea (BDCR) sui dati dei contratti segnalati dalle società partecipanti a tale banca dati. Nella restante parte del capitolo, dove non specificato, le statistiche derivano dai dati aggregati sui numeri e valori dei nuovi contratti stipulati mensilmente dalle società di leasing aderenti ad Assilea, inseriti direttamente da queste ultime sul portale statistico dell'Associazione.

Fig. 2 – Ripartizione dell'outstanding leasing immobiliare al 31/12/2023 per tipologia di immobile locato (valore e numero contratti)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea



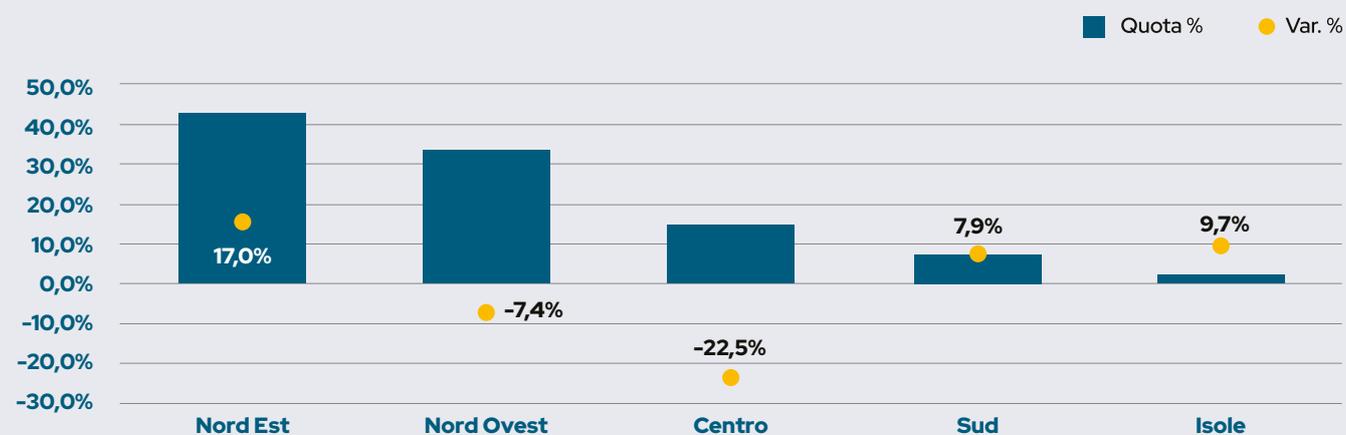
I nuovi contratti stipulati nel 2023 hanno una durata media di 131 mesi, in lieve contrazione rispetto ai 133 mesi che si registravano nell'anno precedente. I contratti con durata media più lunga sono quelli su immobili residenziali (144 mesi), mentre quelli con durata più breve sono i contratti di leasing su immobili industriali (129 mesi). La durata media dell'intero portafoglio leasing immobiliare è di 183 mesi e risente ancora dello stipulato nel biennio (2012-14) in cui la durata minima ai fini della deducibilità fiscale era di 18 anni.

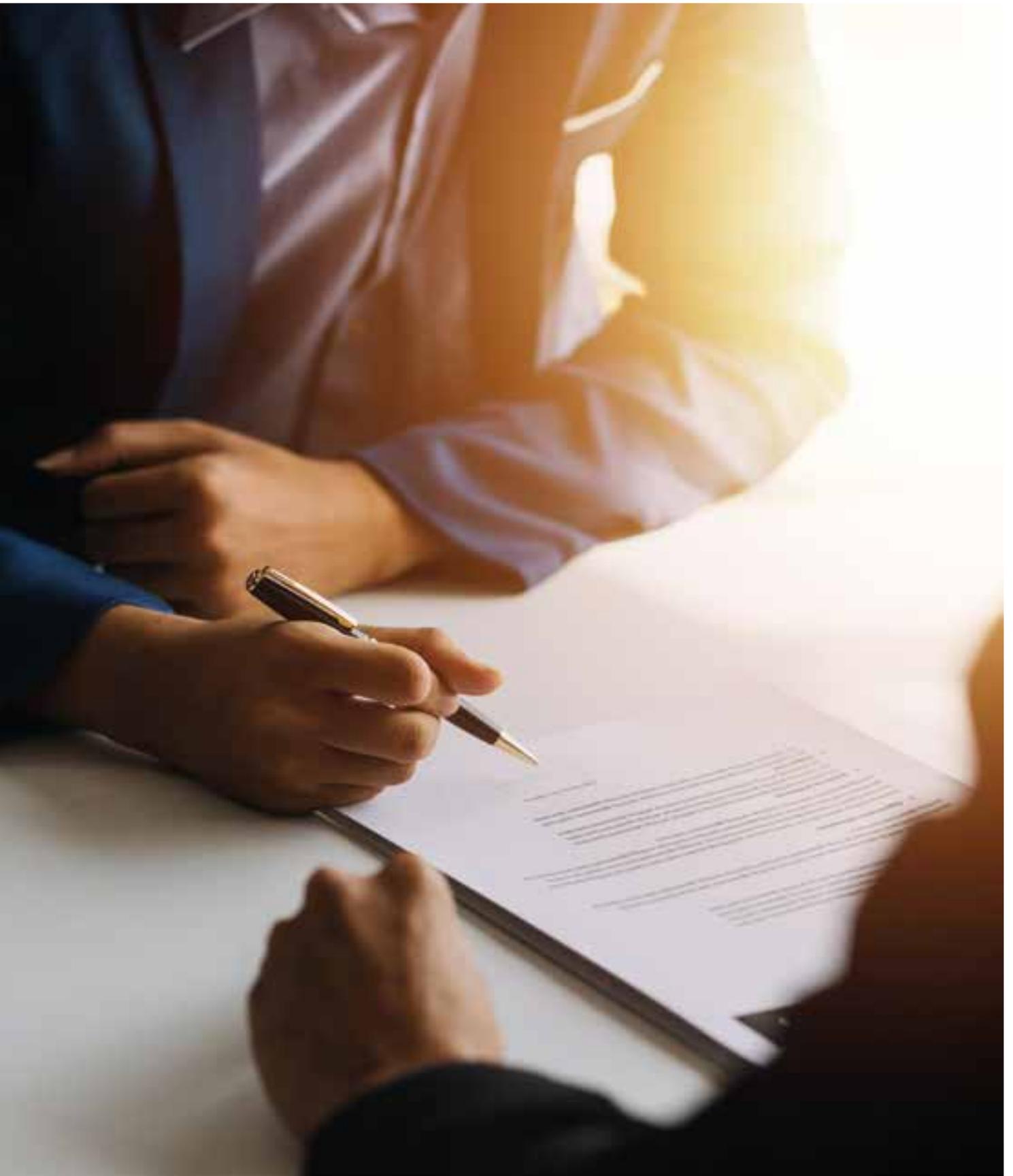
Nel Nord Est si è concentrato il 42,3% dei nuovi finanziamenti di leasing immobiliare 2023, con un incremento medio del 17,0% rispetto al 2022 (fig. 3). Il Friuli-Venezia Giulia è stata l'unica regione in cui si è registrata una dinamica negativa del comparto, a fronte di incrementi a due cifre nelle altre regioni dell'area. Nel Nord Ovest si è concentrato il 33,5% dei finanziamenti del comparto, con una contrazione del 7,4% sull'anno precedente, per effetto delle dinamiche negative registrate in Lombardia e Liguria. Nelle regioni del Centro si è

concentrato il 14,7% dei volumi di leasing immobiliare, con una flessione del 22,5% e dinamiche negative in tutte le regioni dell'area, fatta eccezione per le Marche che, al contrario, hanno visto un +12,8% rispetto al 2022. Il Sud ha rappresentato il 7,2% dello stipulato immobiliare con un incremento sul 2022 del 7,9%, con dinamiche particolarmente positive in Campania (+14,9%) e Calabria (+67,7%). Anche nelle Isole (2,3% del totale immobiliare), si è registrato un incremento rispetto all'anno precedente (+9,7%).

Fig. 3 – Ripartizione e dinamica del leasing immobiliare per area geografica (in valore)

Fonte: elaborazioni statistiche BDCR Assilea





05

I clienti del leasing

Le società che fanno ricorso al leasing sono prevalentemente micro e piccole imprese che presentano una forte propensione alla crescita, trainata anche da una maggiore attenzione alle tematiche di digitalizzazione.

La clientela leasing presenta inoltre un'altra importante caratteristica, ovvero la alta capacità innovativa per tutte le classi dimensionali. In termini di settore di attività economica il cliente leasing opera principalmente nel settore dei servizi, al quale è stato destinato oltre la metà dei finanziamenti leasing 2023. Analizzando più nel dettaglio i sotto settori, al primo posto si confermano anche nel 2023 le costruzioni, seguite da logistica-trasporti, servizi non finanziari e distribuzione.

La redditività media della cliente-

la leasing risulta superiore al dato medio nazionale, con un divario tanto più elevato quanto più piccola è la dimensione dell'impresa.

Le previsioni Cerved indicano un probabile rallentamento della crescita del fatturato per il biennio 2024-25.

Anche in questo scenario, l'elevata propensione alla crescita, all'innovazione e alla digitalizzazione delle imprese che hanno fatto ricorso al leasing costituiscono un elemento distintivo capace di assicurare performance commerciali, economiche e finanziarie migliori rispetto alla media delle imprese italiane.

Sommario

Premessa: Le PMI italiane in un contesto di policrisi	72
A cura di Cerved Group	
5.1 Dimensione e caratteristiche della clientela leasing	73
5.2 Dinamiche di crescita per settori della clientela	76
5.3 Redditività e rischiosità della clientela	79
5.4 Previsioni redditività della clientela	81

PREMESSA

Le PMI italiane in un contesto di policrisi

A cura di **Cerved Group**

I dati demografici e di bilancio relativi alle PMI italiane indicano, ancora una volta, una notevole tenuta del sistema di PMI italiano.

L'analisi sui conti economici e gli indici finanziari del 2022 pone in particolare evidenza la capacità di adattamento delle PMI del tessuto economico nazionale a un contesto di policrisi contraddistinto da molteplici rischi sistemici.

Nel corso degli ultimi anni, infatti, il sistema Paese sta affrontando una serie di crisi di diversa natura (sanitaria, economica, geopolitica, climatica) che sta alterando lo scenario competitivo globale.

Nonostante il ridimensionamento delle prospettive di crescita dovuto all'inasprimento dei rischi geopolitici e all'aumento dei prezzi energetici, i bilanci delle PMI continuano a far registrare un trend positivo, anche se meno brillante rispetto alle performance del 2021.

I fatturati reali delle PMI Italiane sono cresciuti mediamente del 6,1%, soprattutto grazie alle buone performance delle piccole imprese. In progresso risultano anche il valore aggiunto (+3,2%) e il margine operativo lordo (3,6%), a dimostrazione di come, nel corso del 2022, le PMI siano riuscite, in media, a traslare gli aumenti delle materie prime e dei prezzi energetici nei prezzi di vendita finali, senza compromettere le marginalità. Anche sul piano degli indici finanziari i dati del 2022 mostrano una sostanziale tenuta, pur a fronte di un indebitamento finanziario ancora in crescita (+0,4%) e di un aumento del costo del debito (dal 3,0% al 3,4%).

Dopo un 2022 positivo per le PMI italiane, il 2023 è stato caratterizzato dall'intensificazione di diversi fattori di rischio che hanno contribuito al deterioramento dello scenario globale. Se da un lato, infatti, si è registrato un indebolimento delle pressioni inflazionistiche in conseguenza delle politiche monetarie restrittive e del sensibile calo dei prezzi delle commodities, dall'altro le incertezze a livello geopolitico e le condizioni finanziarie poco favorevoli hanno pesato sul recupero della domanda internazionale. Inoltre, l'esplosione delle tensioni in

Medio Oriente ha contribuito ad aumentare il grado di complessità dello scenario internazionale, già alle prese con il protrarsi della guerra in Ucraina; non da ultimo, gli attacchi al traffico navale nel Mar Rosso, crocevia fondamentale per i Paesi dell'area mediterranea, concorrono ad indebolire il commercio internazionale e le catene di approvvigionamento globali.

Una nota positiva arriva da un mercato del lavoro, particolarmente tonico negli ultimi anni; a questo riguardo, il ruolo delle PMI si conferma sempre più centrale negli equilibri socio-economici del nostro Paese. I lavoratori nel segmento delle PMI in Italia sono infatti, più di 10 milioni, ovvero più del 60% degli occupati nel settore privato, mentre nell'Unione europea lo stesso dato si attesta a meno del 50%.

In chiave prospettica, nonostante la complessità della congiuntura economica, l'andamento dei ricavi stimati per le PMI italiane per il 2023 e 2024 continuerebbe ad essere positivo, seppure a un ritmo ridotto rispetto agli anni precedenti; le previsioni tengono conto di una fase particolarmente sfidante, soprattutto sul fronte dei margini lordi, in contrazione già dal 2023, e della sostenibilità dell'indebitamento messa a dura prova dall'aumento del costo del denaro.

Lo scenario in cui si troveranno ad operare le PMI nei prossimi mesi risentirà quindi ancora delle incertezze legate alle evoluzioni dei driver di rischio evidenziati. In questa prospettiva, sostenibilità e digitalizzazione emergono come direttrici di sviluppo essenziali per perseguire obiettivi di crescita e mitigazione del rischio, potendo contare sulla flessibilità dei modelli di business unita ad una forte spinta all'innovazione tipica del sistema PMI italiano.

Dimensione e caratteristiche della clientela leasing

Le elaborazioni statistiche della BDCR Assilea consentono di analizzare le caratteristiche di un campione significativo di clientela leasing, particolarmente rappresentativo per i comparti leasing strumentale e immobiliare.

Nello specifico, le analisi riportate in questo capitolo sono elaborazioni statistiche sui dati relativi a oltre 77.160 società che hanno stipulato nuovi contratti di leasing nel 2023.

Di queste società, il 39,3% sono micro-imprese (fino a 2 milioni di euro di fatturato), segue un 41,9% di piccole imprese (con fatturato compreso tra i 2 e i 10 milioni), un 14,5% di medie (tra 10 e 50 milioni) e un 4,3% di grandi imprese (più di 50 milioni di euro di fatturato), [fig. 1](#).

In termini di importi, la percentuale maggiore di finanziamenti, pari al 32,6% del totale, è rivolta alle piccole imprese, segue un 29,9% diretto alle imprese di media dimensione, un 22,0% alle imprese di grande dimensione e il restante 15,5% alle micro-imprese.

La clientela leasing, anche se prevalentemente di piccola o media dimensione, si caratterizza per un'elevata propensione alla crescita. Il peso della clientela con alta propensione alla crescita è aumentato dal 51,5% registrato nel 2022 al 58,3% nel 2023. Questo è quanto risulta dall'analisi effettuata attraverso uno specifico score Cerved che va a misurare quattro dimensioni:

- **organizzazione e performance:**

analisi delle performance di bilancio, delle abitudini di pagamento, delle dimensioni aziendali, della composizione della compagine societaria e del livello di maturità di corporate governance delle aziende;

- **potenzialità di settore:** elaborazione di stime previsionali settoriali e del rischio di business settoriale associato;

- **dinamicità del territorio:** analisi del territorio di riferimento delle aziende in termini di ricchezza e vitalità, identificando l'importanza di questi elementi per ogni azienda italiana;

- **digital capability:** identificazione delle aziende e start up innovative, misurandone la cultura digitale, il livello di apertura verso l'innovazione ed analizzando il posizionamento sul web e social di tutte le aziende italiane.

I dati riferiti alla clientela che ha stipulato nuovi contratti di leasing nel 2023 mostrano un'incidenza superiore al 58% delle imprese che hanno una forte propensione alla crescita. Tale incidenza è più alta di 24,2 punti percentuali rispetto alla media italiana, pari al 34,1% ([fig. 2](#)).

Fig. 1 – Ripartizione nuovi contratti di leasing per dimensione di clientela

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

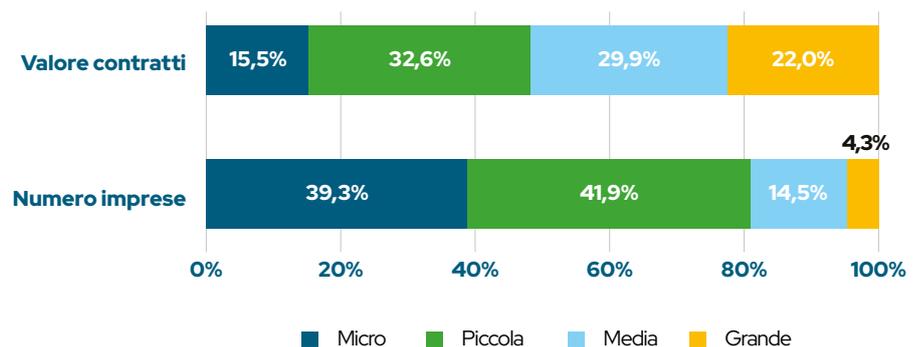
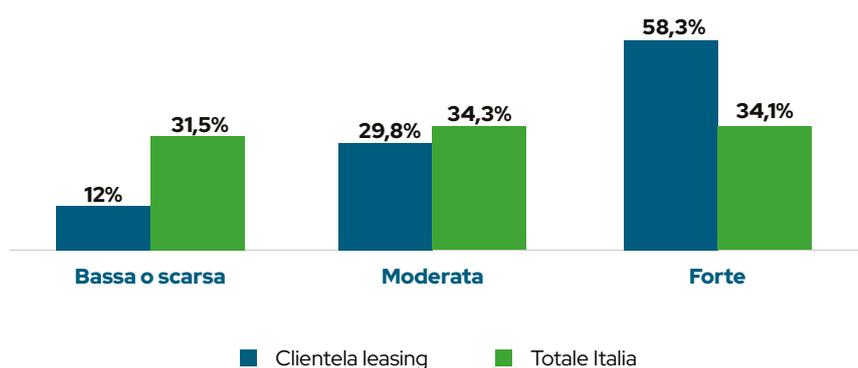
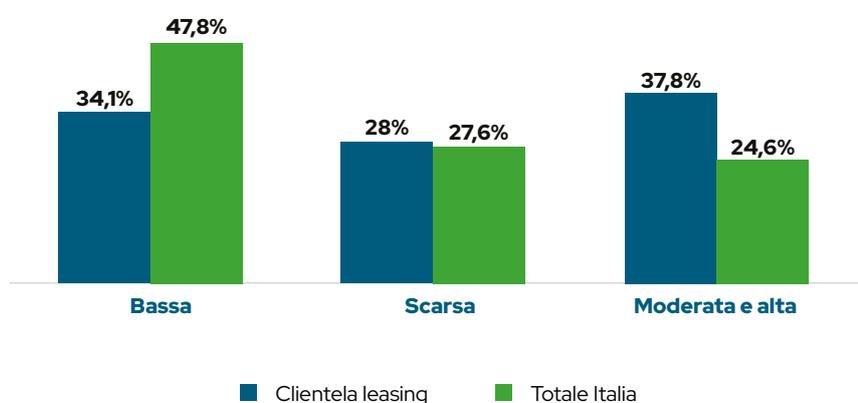


Fig. 2 – Propensione alla crescita (% calcolata sul numero delle imprese)

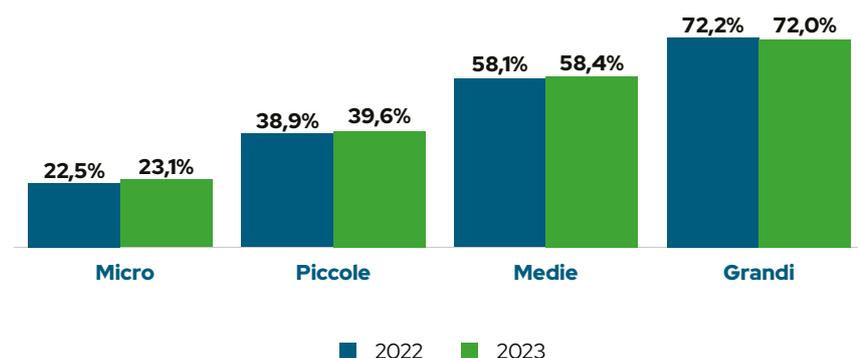
Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

**Fig. 3 – Digitalizzazione delle imprese (% calcolata sul numero di imprese)**

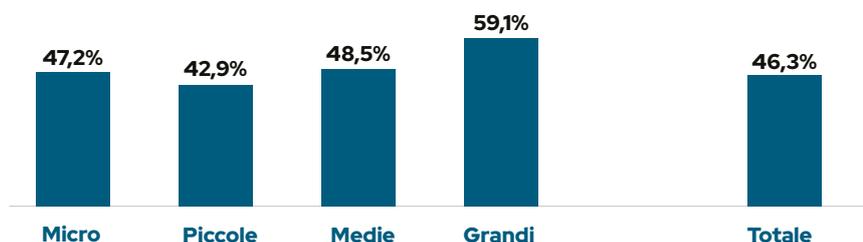
Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

**Fig. 4 – Clientela leasing con un grado di digitalizzazione medio-alta (% calcolata sul numero di imprese)**

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

**Fig. 5 – Clientela leasing con alta capacità innovativa per dimensione (% calcolata sul numero di imprese)**

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea



Prendendo in esame il digital capability index, emerge come il 37,8% delle imprese analizzate abbia un grado di digitalizzazione moderato o alto e la percentuale di imprese che hanno un basso livello di digitalizzazione, pur essendo ancora consistente, è in calo (34,1% nel 2023 rispetto al 38,7% nel 2022) e di molto inferiore alla media italiana (fig. 3). I valori di questo indicatore sono, inoltre, migliorati rispetto al 2022 per le imprese di dimensione micro e piccole, accorciando, se pur di poco, il divario fisiologico esistente rispetto al più avanzato grado di digitalizzazione delle imprese medie e grandi (fig. 4).

Un altro aspetto che caratterizza la dinamicità della clientela leasing è il grado di innovazione. Il 46,3% delle imprese che nel 2023 hanno stipulato nuovi contratti di leasing presenta un elevato grado di innovazione, così come misurato dall'*Innovation Score di Cerved* (fig. 5).

Questo indicatore consente di integrare i dati ufficiali sulle start up innovative forniti dalla sezione speciale del Registro delle Imprese con informazioni su altri soggetti ad alta propensione innovativa non presenti nel Registro. Attraverso sistemi di ricerca semantica è stata classificata l'attività delle imprese a partire dalla descrizione che l'azienda offre di sé stessa sul proprio sito internet o sui social network.

Un dato particolarmente positivo che si osserva sul campione delle imprese che hanno fatto ricorso al leasing è dato dal fatto che l'alta capacità innovativa delle imprese è presente per tutte le classi dimensionali della clientela leasing, non solo per quelle di maggiore dimensione.

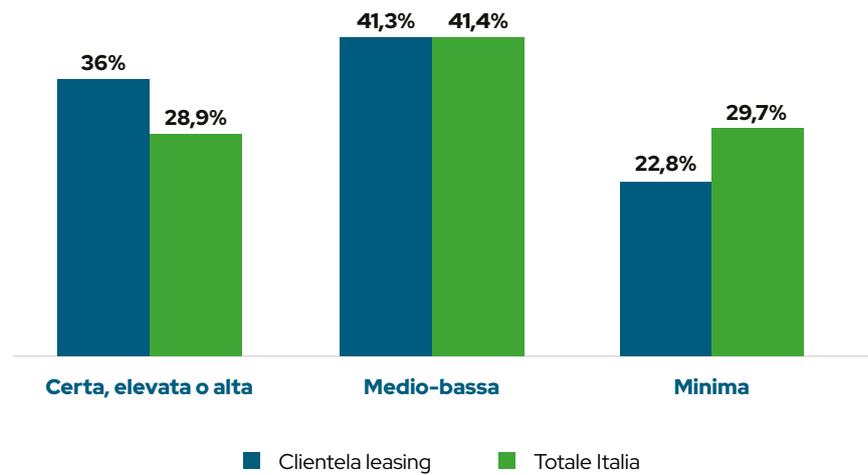
Anche la propensione all'export della clientela leasing è mediamente elevata (fig. 6). Tra i dati ufficiali disponibili in Italia sulle imprese mancano informazioni strutturate relative alle esportazioni. È possibile disporre di informazioni parziali provenienti da fonti eterogenee: Italiancom, Note Integrative Bilanci, *Legal Entity Identifier*, informazioni tratte dai siti ufficiali. L'utilizzo di un *training set* che integra le diverse fonti informative disponibili e la

costruzione di uno score che stima la propensione dell'azienda ad operare sui mercati internazionali viene effettuata da Cerved attraverso un modello di *machine learning*. Viene così calcolato uno score per imprese con addetti > 2, ricavi > 10 mila euro e con sito web.

Il 36,0% della clientela leasing si posiziona nelle fasce più elevate dell'indice, rispetto ad un 28,9% della media italiana. Il divario è minimo nella classe intermedia, mentre la percentuale di imprese che hanno stipulato contratti di leasing nel 2023 con livello minimo di propensione all'estero è pari al 22,8%, più bassa dunque rispetto al 29,7% della media delle imprese italiane (fig. 6).

Fig. 6 – Propensione all'export (% sul numero di imprese)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea



Dinamiche di crescita per settori della clientela

Oltre la metà dei finanziamenti leasing 2023 (50,7%) sono stati diretti al settore dei servizi in cui opera gran parte delle imprese che ne hanno fatto ricorso (54,0%), con una crescita di 3 punti percentuali rispetto al 2022 (fig. 7).

Al secondo posto si colloca il settore industriale al quale è stato destinato il 23,2% dei finanziamenti (17,6% della clientela). Il settore delle costruzioni occupa il terzo posto con una quota di stipulato del 18,4% (22,0% della clientela). Più contenuto è il peso delle *utility* (rispettivamente 3,7% in termini di volume contratti e 1,8% in termini di clienti) e dell'agricoltura (3,5% e 4,6%). Rispetto al 2022 lo stipulato leasing ha registrato flessioni in tutti i settori, a eccezione di quello dei servizi (+2,4%) e negli altri settori (+414%).

Analizzando più nel dettaglio i sotto-settori, al primo posto, con il 18,4%, si confermano anche nel 2023 le "costruzioni", seppure con una leggera flessione rispetto alla quota del 2022. A seguire, con quote in crescita, troviamo: "logistica e trasporti" (15,9%), "servizi non finanziari" (12,8%) e "distribuzione" (12,8%) (fig. 8).

Rispetto al 2022 la crescita di stipulato più elevata è stata quella del settore della "chimica e farmaceutica", con un +34,8% rispetto all'anno prece-

dente. In crescita anche la logistica e i trasporti e i servizi non finanziari, che registrano rispettivamente un incremento del 14,4% e del 7,2%. In flessione invece, il settore delle costruzioni (-8,0%) e quello della lavorazione dei metalli (-22,5%) (fig. 9).

Scendendo ad un livello più di dettaglio all'interno dei sotto-settori, si confermano nel 2022 ai primi posti i comparti dell'edilizia e degli autotrasporti (tab. 1). Per incidenza sul numero di clienti rimangono al terzo posto le aziende che offrono servizi sanitari, a seguire sale dal quinto al quarto posto il comparto degli impianti per l'edilizia, superando quello dei servizi non finanziari. In termini di valore di stipulato, dopo gli autotrasportatori e le aziende del settore edile, le società di intermediazione immobiliare si confermano in terza posizione, seguite da quelle di "costruzione di infrastrutture e di altre opere di ingegneria civile" che salgono al quarto posto. Cresce il numero di aziende di logistica e trasporti che fanno ricorso al leasing (+32,9%), tab. 2.

Fig. 7 - Ripartizione dei nuovi contratti di leasing per macro-settore di destinazione economica

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

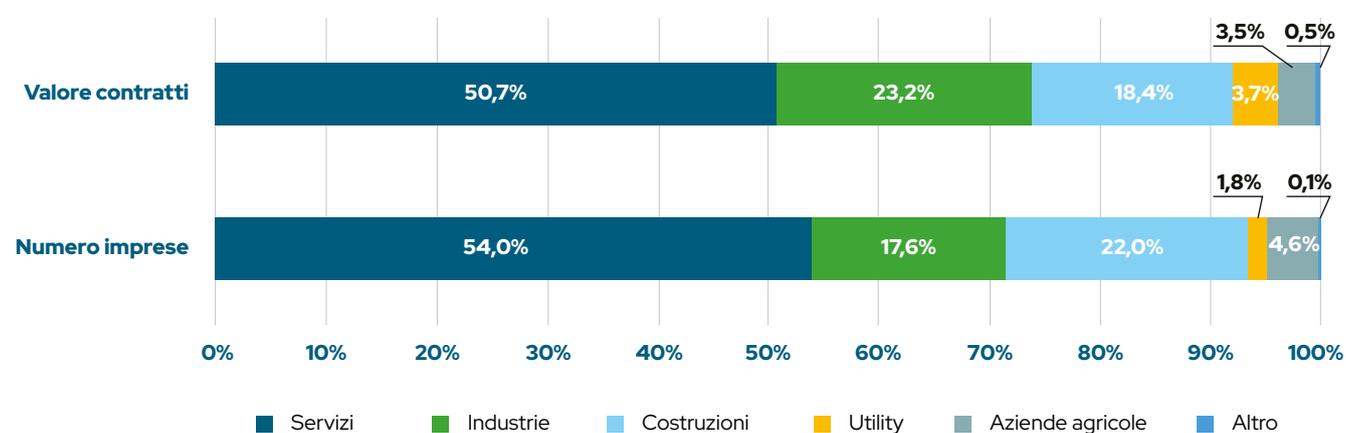


Fig.8 – Peso dei diversi settori economici di destinazione dello stipulato leasing (% sul valore contratti)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

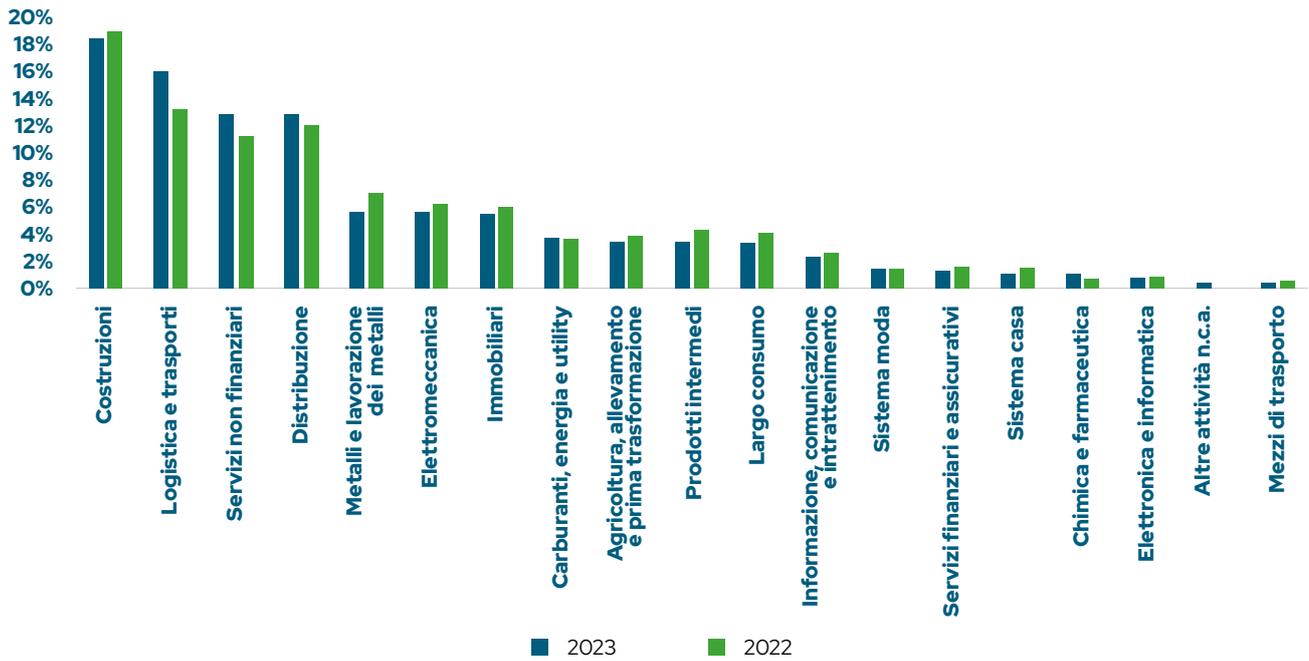
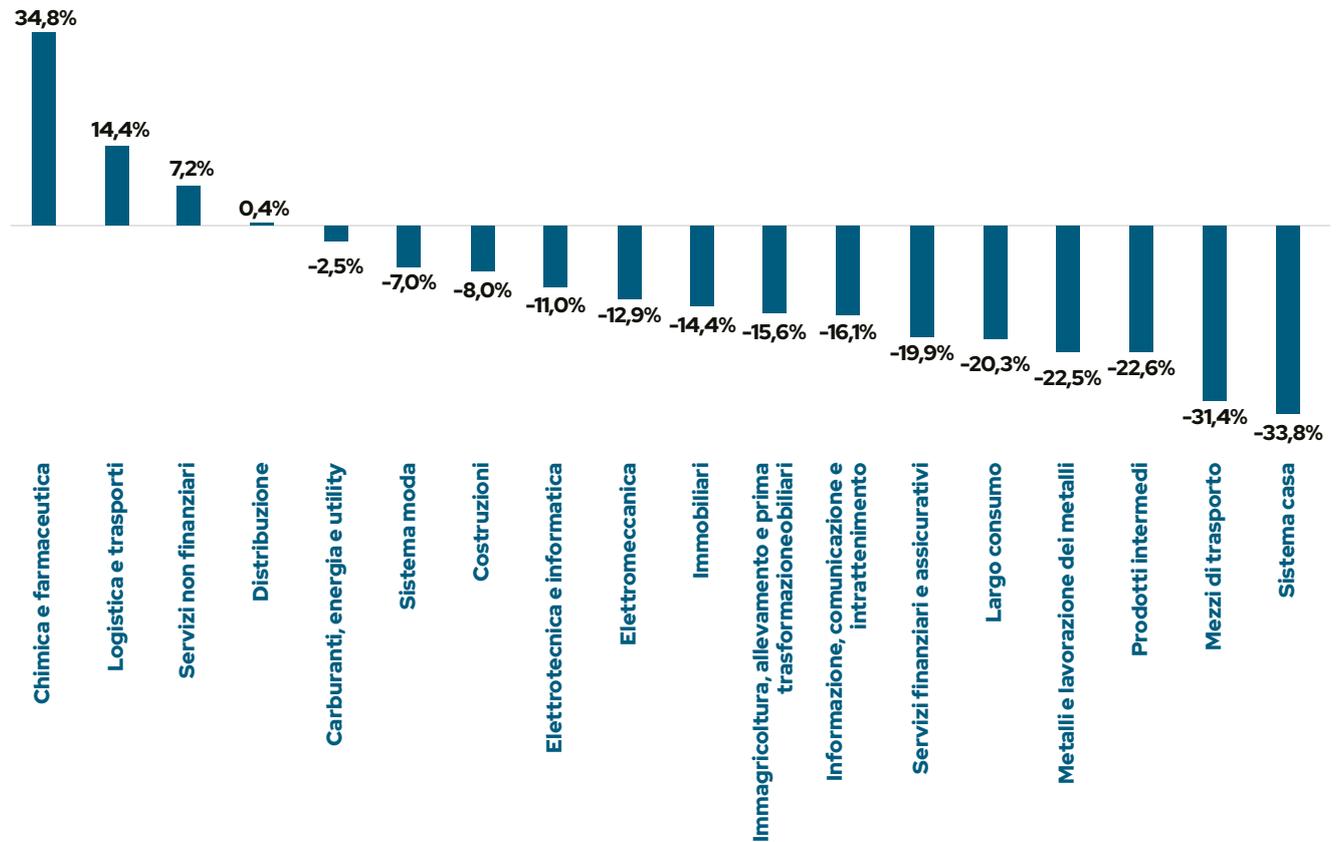


Fig. 9 – Dinamica stipulato leasing nei differenti settori economici (Var. % 2023/22)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea



Tab. 1 – Peso dei primi 20 sottosectori del leasing per numero imprese e valore stipulato

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

Sottosettori	Numero Imprese	Sottosettori	Valore stipulato
Edilizia	11,6%	Autotrasportatori	12,0%
Autotrasportatori	7,2%	Edilizia	7,8%
Servizi sanitari	4,2%	Società di gestione e intermediazione immobiliare	5,2%
Impianti per l'edilizia	3,9%	Costruzione di infrastrutture e di altre opere di ingegneria civile	3,8%
Servizi non finanziari	3,8%	Servizi non finanziari	3,8%
Lavorazioni meccaniche e metallurgiche	2,8%	Ingrosso prodotti per l'industria e l'agricoltura	3,5%
Ingrosso prodotti per l'industria e l'agricoltura	2,5%	Lavorazioni meccaniche e metallurgiche	3,3%
Ristorazione	2,4%	Gestione rifiuti	2,7%
Ingrosso alimentari freschi e prodotti di largo consumo	2,0%	Servizi sanitari	2,0%
Manutenzione e riparazione autoveicoli e motocicli	2,0%	Autonoleggi	1,8%
Costruzione di infrastrutture e di altre opere di ingegneria civile	1,9%	Ingrosso alimentari freschi e prodotti di largo consumo	1,6%
Società di gestione e intermediazione immobiliare	1,9%	Impianti per l'edilizia	1,6%
Servizi informatici e software	1,8%	Agricoltura, allevamento e prima trasformazione	1,6%
Agricoltura, allevamento e prima trasformazione	1,7%	Distribuzione alimentare moderna	1,4%
Consulenza societaria	1,5%	Carpenteria metallica	1,3%
Ingrosso prodotti per le costruzioni	1,4%	Manufatti in plastica per l'industria e le costruzioni	1,2%
Gestione rifiuti	1,3%	Spedizionieri e operatori multimodali	1,1%
Carpenteria metallica	1,3%	Ingrosso prodotti per le costruzioni	1,0%
Altro dettaglio specializzato	1,2%	Concessionari autoveicoli e motocicli	0,9%
Società di ingegneria	1,1%	Ristorazione	0,9%

Tab. 2 – Primi 15 sotto-settori per crescita del numero di imprese che hanno fatto ricorso al leasing

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

Sottosettori	Var%
Agenzie viaggi e tour operator	43,3%
Informazione, comunicazione e intrattenimento	36,5%
Logistica e trasporti	32,9%
Assicurazioni	19,4%
Dettaglio specializzato abbigliamento, calzature e pelletteria	14,0%
Industria cinematografica	12,8%
Alberghi	12,7%
Strutture ricettive extra-alberghiere	11,9%
Autonoleggi	11,7%
Consulenza societaria	11,4%
Ristorazione	11,0%
Commercio on line	11,0%
Parrucchieri e istituti di bellezza	10,8%
Organizzazione di fiere e convegni	10,4%
Dettaglio specializzato elettrodomestici ed elettronica per il consumo	10,2%

Redditività e rischiosità della clientela

Dagli indicatori calcolati sugli ultimi bilanci disponibili, si osserva un valore mediano del ROE della clientela leasing più elevato rispetto a quello italiano per tutte le dimensioni di impresa (fig. 10). Il differenziale tra il ROE degli utilizzatori del leasing e il totale mercato è in particolare elevato tra le micro-imprese, dove è pari a dodici punti percentuali.

Questo conferma l'importanza del leasing come strumento finanziario utile al rilancio economico delle aziende di minore dimensione.

In termini di liquidità, si osserva un MOL su fatturato, mediano, più elevato per la clientela leasing rispetto al totale Italia per tutte le fasce dimensionali (fig. 11). Rispetto ai valori 2022 cresce il MOL del leasing per tutte le classi dimensionali, con un rilevante incremento in particolare per le micro-imprese (dall'8,9% del 2022 al 10,7% nel 2023).

L'indicatore di rischiosità Cerved Group Score (CGS) consente di monitorare la rischiosità delle imprese; è sviluppato su un'ampia platea di società di capitali (800mila) e, tra queste, sulle imprese della clientela leasing e tiene conto di

indicatori economico-patrimoniali e finanziari delle imprese, delle dinamiche dei pagamenti e delle informazioni andamentali.

La percentuale di imprese clienti leasing che si posiziona in area di sicurezza risulta superiore alla media Italia nel 2023 (17,8% vs. 14,0%). Per converso, la quota del leasing nella fascia "rischio" risulta inferiore rispetto alla media, fig.12.

Tra la clientela leasing, si osserva la percentuale massima di imprese che si presentano in area di vulnerabilità e rischio nel segmento delle micro-imprese, con una percentuale (46,6%) comunque inferiore alla metà del campione (fig. 13). Rimangono in ogni caso prevalenti le quote di "sicurezza" e "solvibilità", in tutte le classi dimensionali considerate.

Fig. 10 – ROE per dimensione di impresa: Leasing vs. Italia (valori medi)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

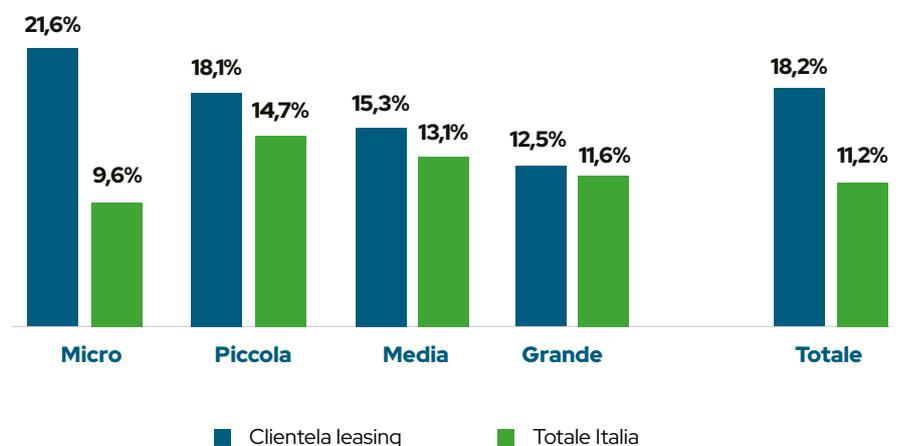


Fig. 11 – MOL su fatturato per dimensione di impresa: Leasing vs. Italia (valori medi)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

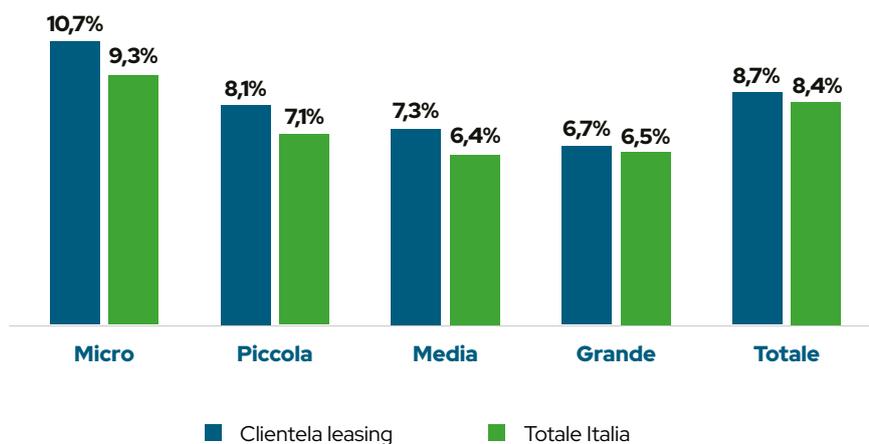


Fig. 12 – Rischiosità 2023 per classe dimensionale: clientela leasing vs. media italiana

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

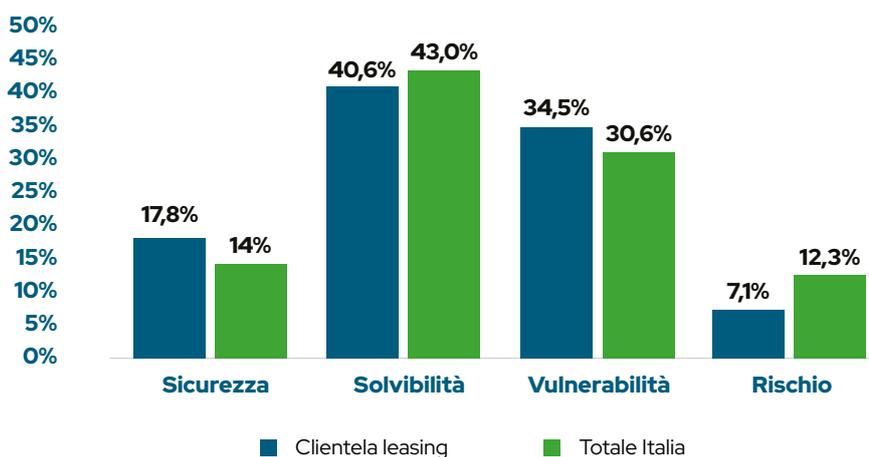
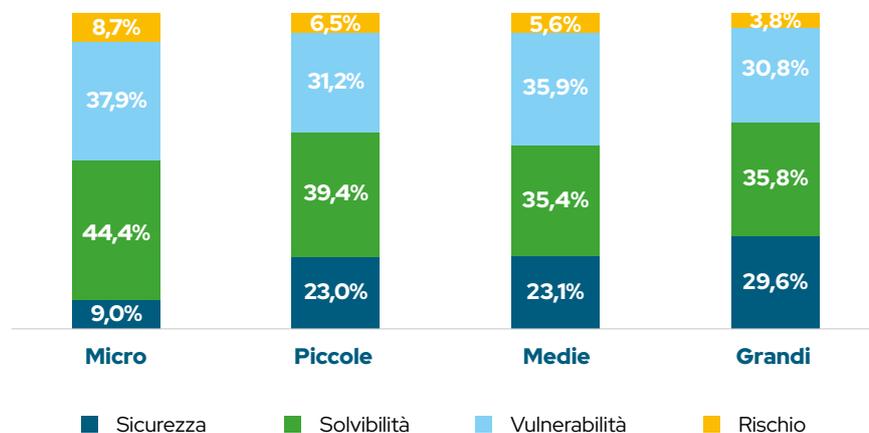


Fig. 13 – Rischio 2023 per classe dimensionale – clientela leasing

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea



5.4

Previsioni redditività della clientela

Sulla base del modello di previsione Cerved, è stata effettuata una proiezione sulla dinamica del fatturato reale della clientela leasing.

La proiezione, in un contesto di scenario "baseline", si basa sul seguente set di variabili:

1. Tensioni geopolitiche: i conflitti continuano, senza estensione del perimetro dei paesi coinvolti.
2. Lenta discesa dell'inflazione, ma assenza di nuove tensioni sui mercati delle commodities.
3. Utilizzo non ottimale dei fondi del PNRR con ritardi e incertezze.
4. Politica monetaria restrittiva provoca un impatto sugli investimenti delle imprese, sul mercato immobiliare e sul reddito disponibile delle famiglie.

Il fatturato reale della clientela leasing è stimato in crescita del +1,8%

nel 2022. È prevista una crescita minore nel biennio a seguire: in condizioni di scenario favorevole, si attende rispettivamente un +1,1% e un +1,4% nel 2024 e nel 2025. In condizioni di scenario avverso, il fatturato reale potrebbe diminuire dell'1,1% nel 2024 e crescere del 2,3% nel 2025 (fig. 14).

Nel 2023 la crescita del fatturato reale della clientela leasing è stimata superiore a quella della media italiana di 1,1 punti percentuali. Anche per il 2024 e 2025 le previsioni di cui allo scenario "base", evidenziano aumenti per la clientela leasing superiori di 0,4 e 0,2 punti percentuali rispetto alla media Italia (fig. 15).

Fig. 14 – Dinamica e previsioni del fatturato reale totale della clientela leasing (var. % su anno precedente del numero indice base 2022=100)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea

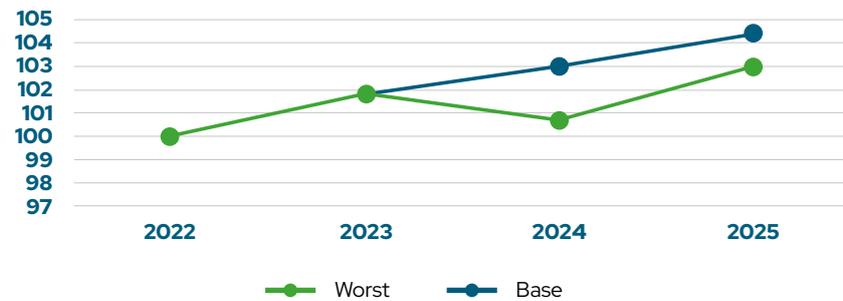
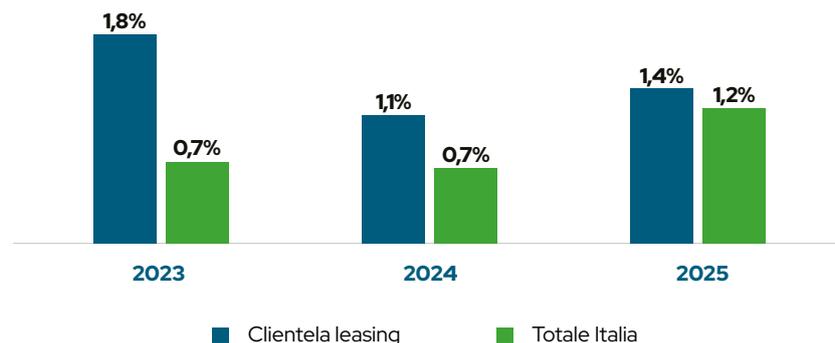


Fig. 15 – Previsioni fatturato clientela leasing vs. totale economia – scenario "base" (var. % su anno precedente del numero indice base 2022=100)

Fonte: elaborazioni su dati Cerved e BDCR Assilea





06

Leasing Sostenibile

Gli impatti del cambiamento climatico e ambientale si trasmettono anche al sistema finanziario in via diretta oppure indirettamente attraverso gli effetti generati su imprese ed economia reale.

Tali impatti potrebbero avere conseguenze molto rilevanti fino a compromettere la stabilità stessa dell'intero sistema finanziario. L'Agenzia Europea per l'ambiente ha stimato che, al netto dei costi sociali, tra il 1980 e il 2022 i fenomeni meteorologici e climatici estremi hanno causato oltre € 487 mld di perdite finanziarie nell'Unione Europea (€ 52,3 mld solo nel 2022). Per il futuro, si prevede una materialità sempre maggiore di questi effetti a causa dell'aumento della forza e della frequenza degli eventi meteorologici estremi. Gli impatti potranno aumentare o diminuire nel tempo in relazione all'effettivo

andamento del processo di transizione (orderly/disorderly) e del progressivo raggiungimento degli obiettivi climatico ambientali.

Si rendono quindi necessari ingenti investimenti pubblici e privati: si stima che per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità climatica e ambientale del 2030 e del 2050 occorrono in media ca. € 1.093,6 miliardi l'anno nel periodo 2021-2050, per un totale di quasi € 33 mila miliardi. C'è anche bisogno di agire al più presto sulla regolamentazione, sui metodi e sugli strumenti affinché si favorisca e si acceleri il processo di integrazione e di mitigazione dei rischi climatico ambientali nel settore finanziario.

Sommario

Premessa: La valutazione dei fattori di rischio climatico ed ambientale: a che punto è il settore leasing?	84
6.1 Tassonomia e rendicontazione di sostenibilità	86
A cura di Lucia Alessi, Responsabile per la Finanza al Joint Research Centre della Commissione Europea	

PREMESSA

La valutazione dei fattori di rischio climatico ed ambientale: a che punto è il settore leasing?

La transizione verso la sostenibilità del sistema finanziario è già in corso. Anche il settore del leasing vive una fase cruciale, perché le decisioni strategiche di oggi determinano il profilo di rischio e di posizionamento commerciale nel nuovo sistema sostenibile dei prossimi anni.

Una tappa fondamentale nel percorso verso un leasing sostenibile è stata la pubblicazione delle Aspettative di Vigilanza pubblicate da Banca d'Italia l'8 aprile 2022 che hanno indicato a banche e intermediari finanziari gli obiettivi da raggiungere nel percorso di integrazione dei fattori di rischio climatico e ambientale nella gestione aziendale.

Le società di leasing, che svolgono un ruolo chiave nella promozione di un'economia più sostenibile favorendo e accelerando l'utilizzo di beni e l'adozione di tecnologie innovative e green a più bassa emissione di CO₂ da parte delle imprese, si sono attivate nel 2023 per la definizione dei piani di azione e, ancora più importante, per la realizzazione delle attività previste.

Assilea, con le proprie attività, contribuisce al consolidamento di una cultura di sostenibilità sempre più diffusa tra gli operatori del setto-

re leasing. A tal fine, nel 2023 sono state definite e pubblicate in collaborazione con KPMG e con le stesse società di leasing le linee guida di "Valutazione dei fattori di rischio climatico e ambientale dei beni in leasing" che indicano le attività necessarie all'identificazione, all'analisi e alla definizione dei rischi di transizione e fisici dei fattori climatici per i beni in leasing. Il documento non ha l'obiettivo di dettare uno standard per il settore né di essere esaustivo in tutte le componenti possibili dell'analisi di dettaglio dei rischi climatici, quanto invece di fornire un esempio teorico-pratico di come si possa affrontare con approccio strutturato l'analisi e la definizione del rischio climatico ambientale per i beni in leasing.

Le linee guida effettuano anche una ricognizione delle fonti di dati necessarie per calcolare il grado di sostenibilità dei beni finanziati in leasing: dall'analisi emergono tre fattori che possono ostacolare l'impegno delle società di leasing nel contribuire alla sostenibilità, ovvero la disponibilità, l'accessibilità e la qualità dei dati.

Il tipo di dato identificato dipende dalla natura del bene e alcune categorie più di altri, per esempio i beni strumentali, soffrono dell'indisponibilità delle informazioni necessarie, quali la certificazione di sostenibilità, la classe energetica, il consumo di CO₂ (o GHG), il posizionamento della tecnologia incorporata rispetto alla tecnologia disponibile e così



via. In generale, comunque, le fonti dati risultano piuttosto limitate per tutte le categorie di beni.

Quando i dati risultano disponibili spesso non sono accessibili per motivi tecnici o amministrativi; in altri casi sono disponibili e accessibili, ma i data base sono incompleti oppure, semplicemente, non sono nati per la raccolta di dati di sostenibilità climatico ambientale.

Le azioni realizzative degli intermediari finanziari per rispondere alle Aspettative della Vigilanza e alla regolamentazione di sostenibilità sono quindi fortemente influenzate dalla disponibilità delle fonti di dati necessarie all'analisi e alla definizione del rischio climatico ambientale.

Inoltre, l'intero tema dell'integrazione dei fattori di sostenibilità nella gestione aziendale è soggetto alla continua evoluzione regolamentare, in particolare per quanto riguarda la definizione di attività green. La tassonomia ambientale europea nasce con

la finalità di rendere le informazioni di sostenibilità ambientale confrontabili e rappresenta una classificazione di attività economiche che contribuiscono sostanzialmente agli obiettivi ambientali. Tale tassonomia ha la caratteristica di essere dinamica, sia perché è "aperta" a considerare l'integrazione di ulteriori attività, sia per l'evoluzione degli screening tecnici. Tutto ciò comporta una costante evoluzione della regolamentazione che, a sua volta, implica necessariamente uno sviluppo delle iniziative degli operatori 'per step' con la possibilità di dover prevedere interventi di revisione di breve, medio e lungo termine.

Anche se il contesto attuale, per le difficoltà sopraindicate, non è ancora perfettamente adatto allo scopo, le società di leasing sono impegnate ad allineare progressivamente i propri portafogli di finanziamenti leasing a traiettorie "net-zero" che dovrebbero basarsi su un preciso piano d'azio-

ne che comprenda:

- calcolare le emissioni finanziate in tutto il portafoglio, cioè misurare l'impatto sul cambiamento climatico delle attività sostenute dai finanziamenti leasing con dettagli sulle emissioni assolute e sull'intensità delle emissioni;
- fissare obiettivi a livello di portafoglio leasing, con caratteristiche specifiche per ogni settore e 'asset class';
- stabilire obiettivi realistici, intermedi e a lungo termine che siano coerenti con il "net-zero";
- rendicontare periodicamente i progressi raggiunti.

Nel breve, in conclusione, il settore del leasing intende valorizzare al meglio tutti i dati, le metriche, gli strumenti di definizione degli obiettivi e gli scenari attualmente a disposizione: anche se gli strumenti perfetti, le migliori regolamentazioni e politiche sono di là da venire, il momento per agire è ora.

Tassonomia e rendicontazione di sostenibilità

A cura di **Lucia Alessi**

Responsabile per la Finanza al Joint Research Centre della Commissione Europea

Nel 2024, per la prima volta, le grandi banche hanno l'obbligo di pubblicare il proprio Green Asset Ratio (GAR), per indicare il grado di allineamento del proprio bilancio alla Tassonomia europea per le attività sostenibili.

La tassonomia è una classificazione delle attività economiche, che identifica quali attività possono essere definite "green" e a quali condizioni. La tassonomia si basa sui sei obiettivi ambientali: le attività economiche sono "green" se contribuiscono sostanzialmente ('substantial contribution', SC) almeno a un obiettivo e se allo stesso tempo rispettano il principio di non danneggiare in modo significativo nessuno degli altri obiettivi ('do no significant harm', DNSH). A queste due condizioni, che devono essere soddisfatte contemporaneamente, si aggiunge il rispetto di una serie di garanzie sociali minime. Se esistono criteri di vaglio tecnico per una determinata attività economica, l'attività viene definita "ammissibile alla tassonomia". Tuttavia, solo se tutte le condizioni di cui sopra sono soddisfatte, l'attività è anche "allineata alla tassonomia". Il GAR nel 2024 si concentra solo sulla quota di attività bancarie allineate alla tassonomia in base ai due obiettivi climatici della tassonomia (mitigazione e adattamento), poiché i criteri di vaglio tecnico per gli altri quattro obiettivi ambientali sono diventati legge dell'UE solo nel 2023. Inoltre, il calcolo del GAR è soggetto ad una serie di regole, quali per esempio:

1. le esposizioni sovrane non entrano nel calcolo del GAR, ovvero il denominatore del rapporto corrisponde al totale delle attività meno l'esposizione verso gli stati;
2. sono incluse nel numerato-

re del GAR solo le esposizioni verso controparti che rientrano nell'ambito di applicazione della Direttiva sull'informativa non finanziaria (NFRD). Queste controparti sono aziende dell'UE con più di 500 dipendenti.

Le controparti che non rientrano nel campo di applicazione della NFRD non hanno l'obbligo di fornire informazioni relative alla tassonomia; quindi le banche non dispongono di queste informazioni. Dunque, il legislatore ha ritenuto di escludere questi attivi dal computo del GAR. Con l'attuazione della Direttiva Corporate Sustainability Reporting (CSRD), che sostituisce la NFRD, il numero di aziende che pubblicheranno informazioni sulla tassonomia crescerà da circa 12mila oggi a circa 60mila, poiché rientreranno nel campo di applicazione anche aziende con più di 250 dipendenti, PMI quotate e società extra-europee che generano un importante fatturato nell'UE.

Sebbene l'uso delle stime di allineamento alla tassonomia non sia consentito nel GAR, le banche possono segnalare volontariamente il cosiddetto Banking-book Taxonomy Alignment Ratio (BTAR). Il BTAR è calcolato come il GAR, tranne per il fatto che è possibile stimare e includere le esposizioni allineate alla tassonomia verso le PMI e le società extra-UE. Più in generale, le banche potrebbero decidere di utilizzare internamente le stime di allineamento alla tasso-

nomia, per avere una rappresentazione migliore del grado di “greenness” delle loro esposizioni e orientare le decisioni aziendali.

Alessi e Battiston (2022)¹ propongono una metodologia per stimare l’allineamento tassonomico dei portafogli finanziari, che è particolarmente adatta nel caso delle esposizioni alle PMI. L’approccio si basa su coefficienti di allineamento tassonomico (TAC) standardizzati, che gli autori ricavano e rendono disponibili per tutti i settori economici per l’obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico. Questi coefficienti consentono di calcolare un livello aggregato di allineamento tassonomico di un portafoglio basato sugli importi investiti nei settori identificati dai codici NACE (ATECO) a 4 cifre. Infatti, il settore economico di attività di un determinato mutuatario è spesso l’unica informazione rilevante di cui la banca dispone per dedurre il grado di allineamento tassonomico dell’attività della controparte. Per esempio, la banca in genere sa quali aziende sono attive nella produzione di energia elettrica, ma potrebbe non avere ulteriori dettagli sulla quota di energia che ognuna di esse produce da fonti rinnovabili. In questo caso, la stima migliore si ottiene utilizzando il valore medio per ognuna di loro.

In Alessi e Battiston (2023)², gli autori migliorano ulteriormente i TAC poiché forniscono coefficienti differenziati per paese, rispetto ai TAC a livello UE, anche per i paesi extra-UE. In effetti, il livello medio di “greenness” di una particolare attività economica nei vari paesi può variare notevolmente. Osservando la produzione di veicoli da trasporto a basse emissioni di carbonio, per esempio, e utilizzando la percentuale delle vendite di veicoli elettrici a batteria come indicatore del grado di allineamento tassonomico



del settore, gli autori mostrano che l’allineamento varia dall’1% a oltre il 20% nei paesi dell’UE.

Applicando questa metodologia ai dati confidenziali della Banca Centrale Europea, gli autori stimano il grado di allineamento tassonomico dei portafogli di vari tipi di investitori. Guardando in particolare alle banche, si stima un livello medio di allineamento alla tassonomia del 2,1%, che è pienamente in linea con i dati GAR pubblicati.

Il livello dei GAR è relativamente basso a causa dell’alto livello di ambizione della tassonomia: di tutte le attività ammissibili, solo una piccola quota soddisfa i severi requisiti che definiscono SC e DNSH. Per esempio, esaminando la maggior parte dei settori manifatturieri inclusi nella tassonomia per l’obiettivo della mitigazione del cambiamento climatico, Alessi e Battiston (2022) stimano, sulla base di ipotesi molto blande, che solo il 5% delle imprese UE attive in tali settori soddisfa i requisiti SC. Si prevede che i livelli dei GAR aumenteranno nel tempo per tre ragioni principali. Innanzitutto, la tassonomia dell’UE è in continuo sviluppo e potrebbero sempre essere aggiunte ulteriori attività. In particolare, alla fine del 2023 è stato adottato il co-

siddetto Atto Delegato Ambientale, contenente l’elenco delle attività economiche che possono contribuire in modo sostanziale agli altri quattro obiettivi ambientali, nonché i relativi criteri di vaglio tecnico. Le imprese non finanziarie renderanno pubblico il proprio allineamento alla tassonomia, comprese queste attività aggiuntive, nel 2025, mentre l’anno successivo sarà la volta delle istituzioni finanziarie. La seconda ragione per cui si prevede che i dati GAR aumenteranno nel tempo è che il business delle controparti diventerà più verde nel tempo, man mano che le aziende si impegnano nella transizione, il che renderà i bilanci delle banche più verdi anche in assenza di riallocazione del portafoglio. Le banche stesse svolgono un ruolo importante nel sostenere la transizione verde delle imprese che finanziano, cosa che rappresenta anche il modo migliore per proteggere i loro bilanci dal rischio di transizione. La terza ragione è che le banche potrebbero progressivamente dirottare i finanziamenti da attività dannose per l’ambiente verso attività sostenibili, favorendo le aziende che mostrano impegno nella transizione e prestazioni ambientali migliori rispetto ai concorrenti.

1. Lucia Alessi, Stefano Battiston, “Two sides of the same coin: Green Taxonomy alignment versus transition risk in financial portfolios”, *International Review of Financial Analysis*, 2022.

2. Lucia Alessi, Stefano Battiston, “Taxonomy alignment and transition risk: a country-level approach”, Working Papers in Economics and Finance 2023/12, European Commission – Joint Research Centre, 2023, JRC135889.



07

Composizione del portafoglio e qualità dei crediti leasing

Nel 2023 gli effetti della politica monetaria restrittiva avviata dalla BCE da oltre un anno hanno portato ad una riduzione del credito bancario verso le imprese, in termini di consistenze, del -5,1% dopo che già nel 2022 si era registrata una contrazione del -1,8%.

Anche l'esposizione del portafoglio leasing, dopo il leggero incremento registrato nel 2022 (+1,6%), ha riportato nel 2023 un andamento negativo, riducendosi del 4,5%.

Il portafoglio dei contratti di leasing immobiliari, pur rimanendo prevalente in termini di volumi sul totale delle esposizioni (46,7%), ha riportato una diminuzione del 3,3% rispetto all'anno precedente. Crescono invece il portafoglio leasing strumentale (30,1% del totale), con un +1,3% rispetto all'anno precedente, ed il por-

tafoglio leasing auto (18,1% del totale), con un +2,2% rispetto al 2022.

Aumenta sensibilmente in termini di volumi la percentuale di crediti leasing verso le PMI, che passa dal 56,8% del 2022 al 62,2% del 2023.

In linea con quanto osservato nel settore bancario, anche il settore leasing ha continuato a registrare un miglioramento della qualità di portafoglio. A fine 2023, l'ammontare degli NPE leasing ha raggiunto il 6,5% del totale delle esposizioni (7,5% nel 2022).

Sommario

Premessa: La struttura e la dinamica del credito alle imprese nel 2023.	90
A cura di Pietro Penza, Partner PwC Italia, Financial Services Risk & Regulatory Leader	
7.1 Dinamica e composizione del portafoglio leasing	95
7.2 Qualità dei crediti leasing.	97

PREMESSA

La struttura e la dinamica del credito alle imprese nel 2023

A cura di **Pietro Penza**

Partner PwC Italia, Financial Services Risk & Regulatory Leader

L'andamento del credito bancario nel 2023 ha visto la prosecuzione, e addirittura un incremento, della tendenza alla contrazione che si era già manifestata nel 2022, a causa della difficile congiuntura economica e delle tensioni internazionali.

Un fattore certamente importante è stato quello relativo all'aumento dei tassi da parte della BCE, che se da un lato ha comportato un corrispondente incremento dei tassi attivi, ha anche avuto come conseguenza una contrazione della domanda di credito. Questa contrazione è stata particolarmente significativa per il settore produttivo (società non finanziarie e famiglie produttrici). Il rialzo dei tassi ha avuto come conseguenza un aumento, nel 2023 ancora contenuto, dei tassi di default delle imprese non finanziarie e delle famiglie produttrici ma che potrebbe ulteriormente aumentare nel 2024 in caso di mantenimento dei tassi sugli attuali livelli di discesa molto graduale

Andamento generale e del credito alle imprese

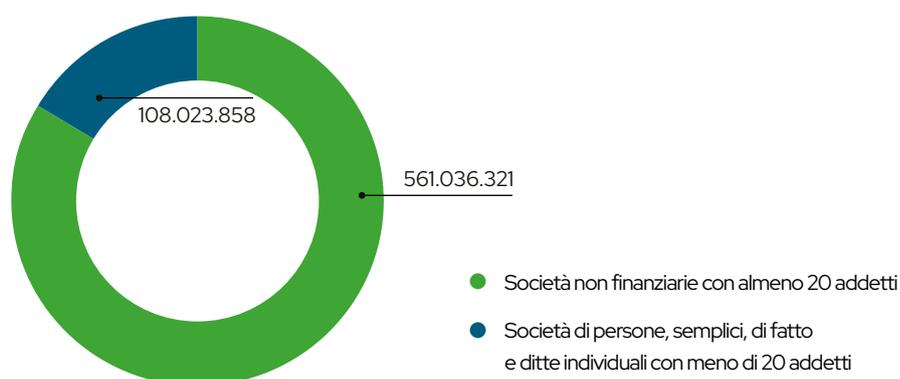
Il totale dei crediti a clientela ordinaria residente (escluse le istituzioni finanziarie) si è attestato a dicembre 2023 a circa € 1.680 miliardi, rispetto ai € 1.740 miliardi di dicembre 2022, con una contrazione YoY del 3,4% contro una crescita complessiva dello 0,8% nel 2022.

Il totale del credito al settore produttivo a dicembre 2023 è pari a € 669 miliardi, contro i € 705 miliardi del dicembre 2022. La ripartizione per classe dimensionale vede una netta prevalenza della classe dimensionale delle società con più di 20 addetti (fig. 1).

Con riferimento alle dinamiche del

Fig. 1 – Composizione credito al settore produttivo per classe dimensionale (dati a dicembre 2023), valori in migliaia di euro

Fonte: Banca d'Italia



2023, il calo si attesta sul 5,1% e fa seguito a un -1,8% del 2022 a fronte di una crescita dell'1,1% nel 2021. Il calo ha riguardato tutti i macrosettori, con particolare riferimento alle attività industriali e al settore delle costruzioni (fig. 2).

La ripartizione del credito al settore produttivo per area geografica evidenzia una netta prevalenza del Nord Italia. La somma del credito al

settore produttivo a dicembre 2023 dell'Italia Nord-occidentale e dell'Italia Nord-orientale costituisce il 65% del credito complessivo (fig. 3). Come evidenziato nella figura 4, il calo del credito al settore produttivo ha riguardato tutte le aree geografiche, in particolare le aree del Nord Italia (quando ancora nel 2022 la crescita per la sola area Nord-orientale era positiva).

L'andamento del credito al settore produttivo è spiegabile anche con l'andamento dei tassi di interesse attivi praticati dalle banche. Il TAEG delle operazioni con finalità di investimento alle entità giuridiche ha avuto un incremento a partire dal settembre 2022, correlato con l'aumento dei tassi da parte della Banca centrale, arrivando al 4,94% a settembre 2023 (fig. 5).

Fig. 2 – Andamento del credito al settore produttivo e per macrosettori (dati a dicembre 2023)

Fonte: Banca d'Italia

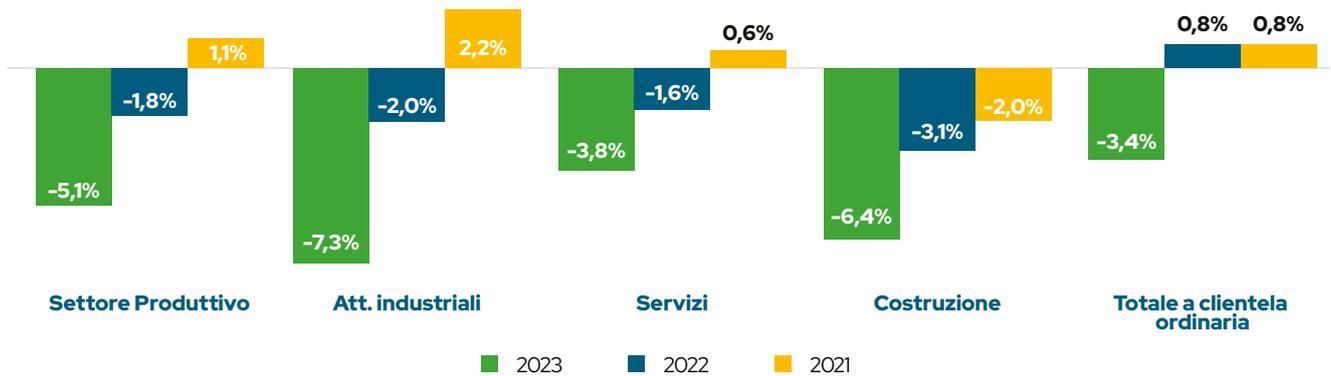


Fig. 3 – Credito al settore produttivo per area geografica (dati a dicembre 2023), valori in migliaia di euro

Fonte: Banca d'Italia

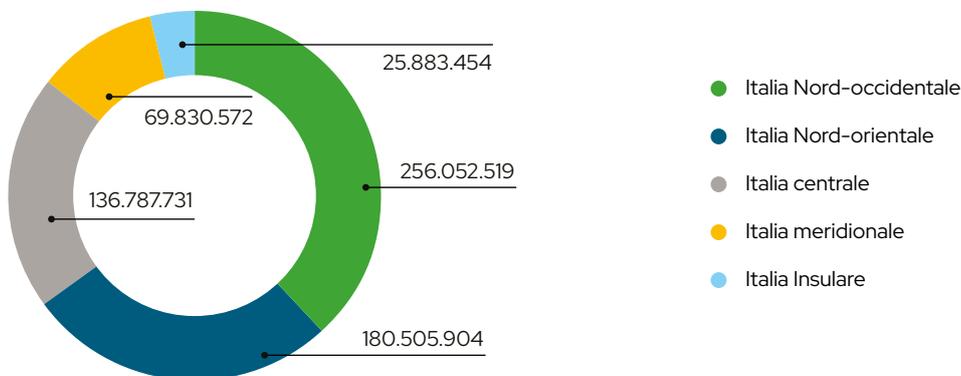


Fig. 4 – Andamento del credito al settore produttivo e per area geografica (dati a dicembre 2023)

Fonte: Banca d'Italia

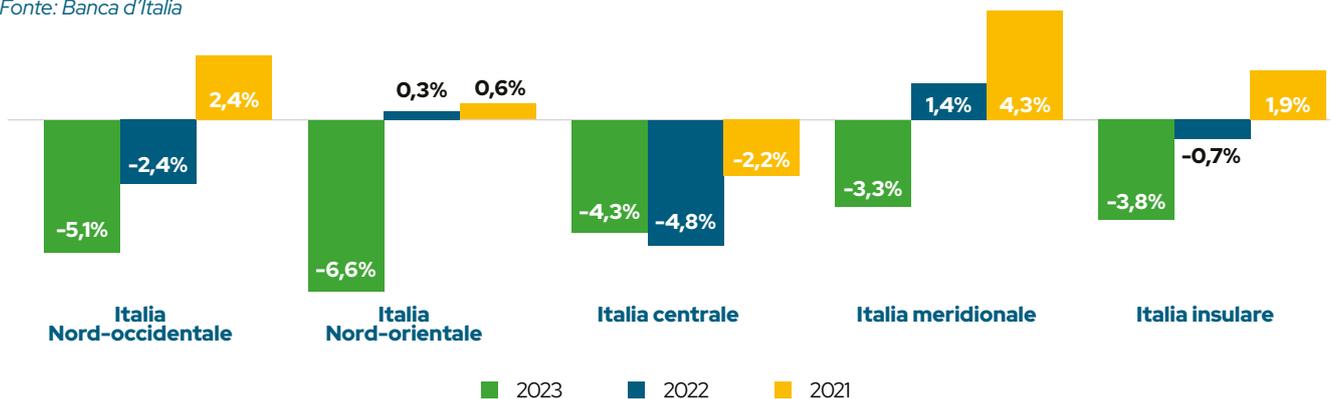
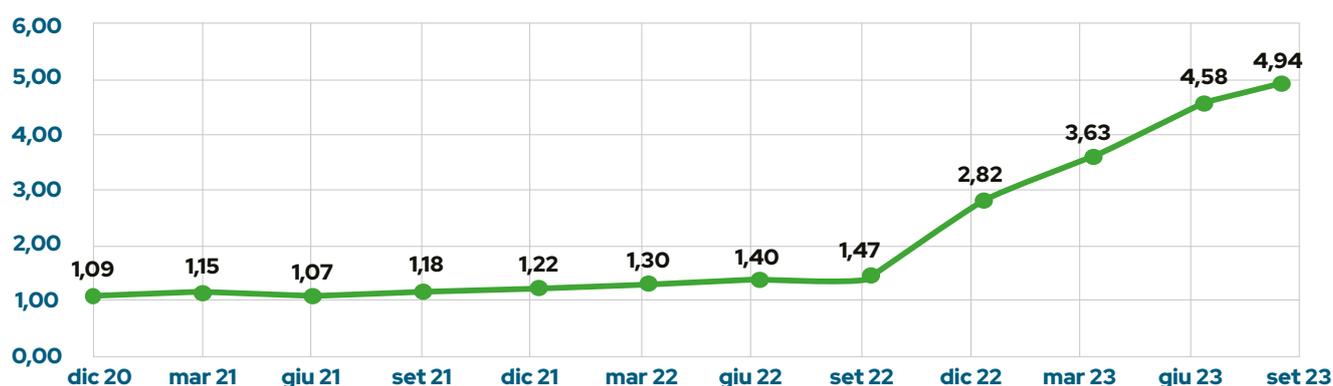


Fig. 5 – TAEG sui prestiti (escluse sofferenze) connessi ad esigenze di investimento alle entità giuridiche – operazioni nel periodo

Fonte: Banca d'Italia

**Le condizioni di erogazione**

La Banca d'Italia, nella sua indagine trimestrale Bank Lending Survey, evidenzia come se da un lato nel quarto trimestre del 2023 i criteri di offerta sui prestiti alle imprese sono rimasti stabili, anzi si è registrato un miglioramento dei termini e delle condizioni generali come conseguenza di una crescente pressione concorrenziale, dall'altro la domanda di credito da parte delle imprese è diminuita per il quarto trimestre consecutivo, a causa dell'aumento del livello dei tassi di interesse, del calo

del fabbisogno per la spesa in investimenti fissi e del maggior ricorso all'autofinanziamento.

In particolare, le condizioni di erogazione sono leggermente migliorate (indice = -0,09) mentre si registra un'aspettativa di leggero peggioramento per i successivi tre mesi (indice = 0,05)¹.

I rischi

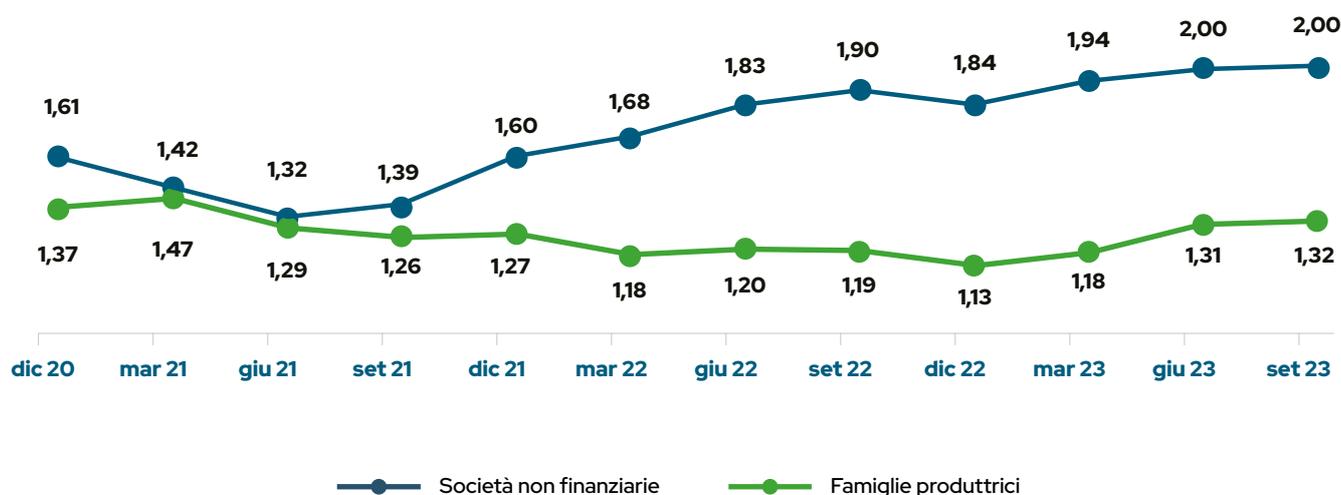
Nel 2023 l'economia italiana ha registrato una crescita dello 0,9%, in decelerazione rispetto al 2022 (4,0%). Le previsioni Banca d'Italia per il

2024 indicano una crescita dello 0,7% e una crescita dell'1,1% nel 2025.

Il rallentamento dell'economia e l'incremento dei tassi di interesse hanno comportato un rialzo dei tassi di decadimento annuali rilevati dalla Banca d'Italia su base trimestrale. A settembre 2023² il tasso di decadimento annuale delle società non finanziarie si è attestato al 2%, mentre quello delle famiglie produttrici all'1,32%. Si evidenzia un contenuto incremento a partire dai minimi del 2021 che incorpora una resilienza delle imprese nel breve periodo all'aumento dei tassi (fig. 6).

Fig. 6 – Tasso di decadimento annuale (rilevazione trimestrale), dati %

Fonte: Banca d'Italia



1. Per i quesiti relativi alle condizioni dell'offerta, i valori attribuiti sono i seguenti: 1 = notevole irrigidimento, 0,5 = moderato irrigidimento, 0 = sostanziale stabilità, -0,5 = moderato allentamento, -1 = notevole allentamento.

2. Ultimo dato disponibile. Fonte: Banca d'Italia, Base dati pubblica.

Un confronto internazionale

L'analisi comparata del credito al settore produttivo evidenzia similitudini ma anche significative differenze con i Paesi europei comparabili.

Il tasso di crescita dei crediti alle imprese non finanziarie è negativo per Italia, Spagna e Francia, ma con un dato per l'Italia significativamente inferiore agli altri due

Paesi. Positivo, ma inferiore all'1%, il dato della Germania (fig. 7).

Se osserviamo la composizione dei crediti, l'Italia ha una percentuale di crediti verso imprese non finanziarie e Small-to-Medium Enterprises³ superiore a quelle dei Paesi comparabili, in linea con la composizione del sistema industriale italiano (fig. 8).

D'altro canto l'NPL ratio italiano risulta alto sia per le imprese non finanziarie nel loro insieme che per le SME (fig. 9).

Questa rischiosità si riflette nel coverage ratio per questi segmenti. Infatti, l'Italia risulta avere il maggior livello di coverage sull'insieme dei crediti deteriorati (sofferenze, UTP e past due) rispetto agli altri Paesi europei. Infatti, il dato del coverage per paese appare correlato con l'NPL ratio (fig. 10).

Anche il confronto delle Probabilità di default stimate per il settore produttivo evidenzia un maggiore rischio dell'Italia rispetto a Germania e Francia. La Spagna, invece, evidenzia un dato leggermente superiore a quello italiano (fig. 11).

Un'ulteriore conferma arriva dalla percentuale di posizioni in Stage 2, che vede l'Italia presentare una percentuale superiore agli altri Paesi comparabili (fig. 12).

Fig. 7 – Tasso di crescita dei crediti per le imprese non finanziarie (settembre 2023 vs. dicembre 2022)

Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023 e q4 2022



Fig. 8 – % credito al settore produttivo sul totale (dati a settembre 2023)

Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023 e q4 2022

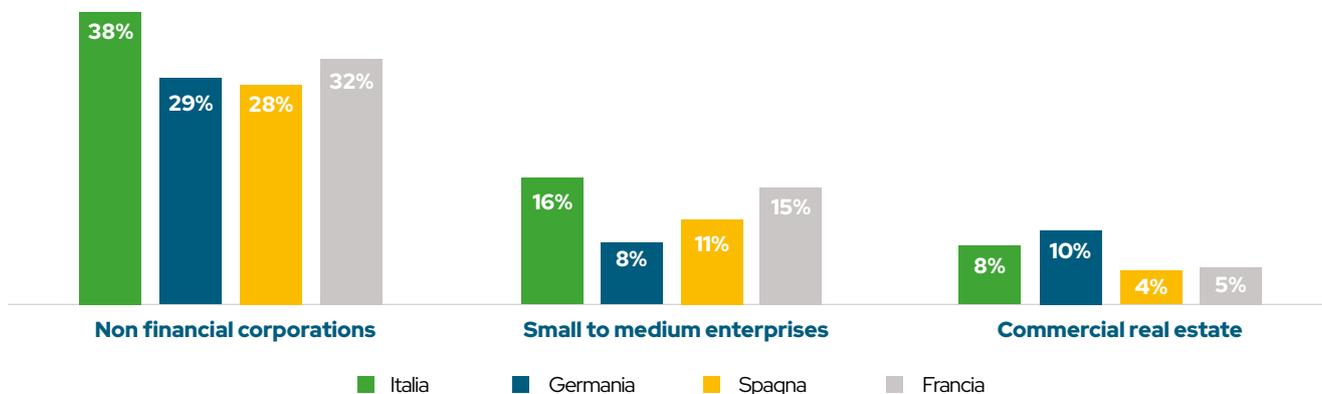
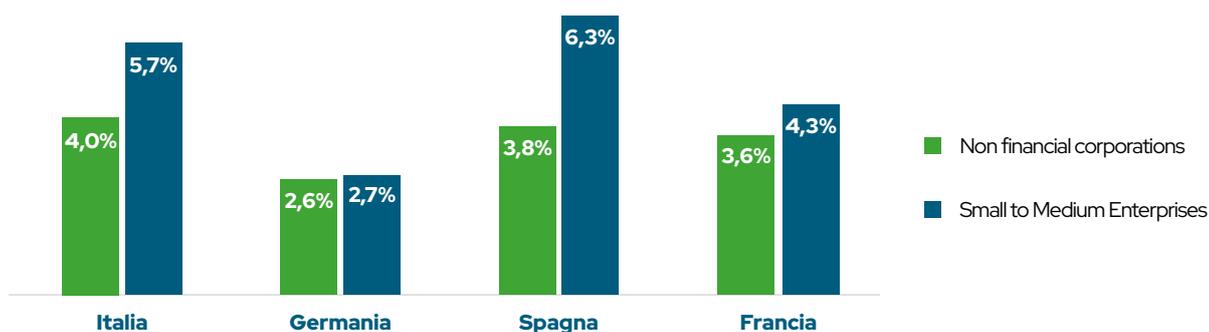


Fig. 9 – NPL ratio (dati a settembre 2023)

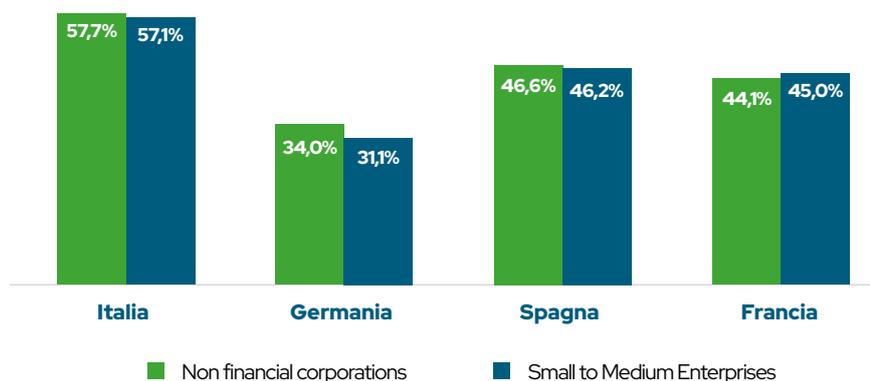
Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023 e q4 2022



3. La definizione usata per le SME nei report EBA differisce dalle famiglie produttrici della classificazione Banca d'Italia.

Fig. 10 – Coverage ratio crediti deteriorati (dati a settembre 2023)

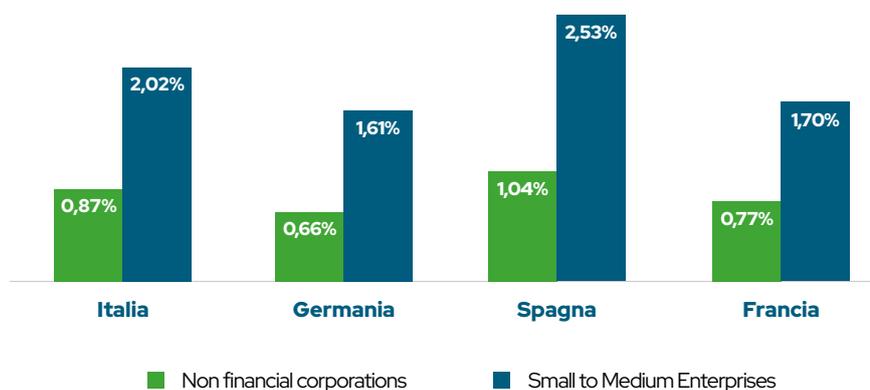
Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023 e q4 2022

**Conclusioni**

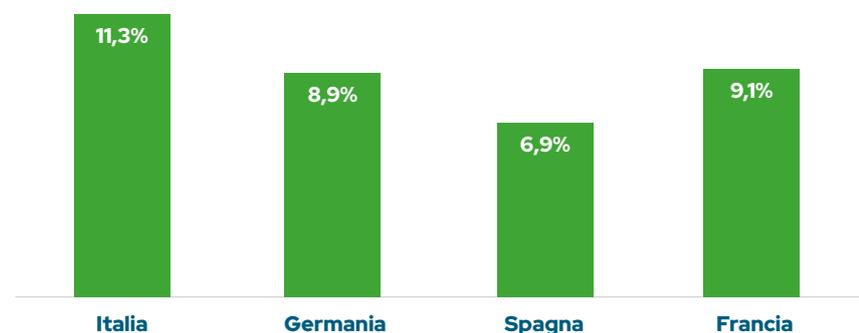
In sintesi, il rallentamento della crescita macroeconomica, il rialzo dei tassi e l'instabilità geopolitica hanno portato a una marcata riduzione del credito erogato al settore produttivo, parzialmente compensato da un maggiore ricorso all'autofinanziamento. Il rialzo dei tassi ha favorito un aumento di redditività delle banche ma può, al contempo, aumentare il rischio di deterioramento delle esposizioni. Tale effetto è tuttavia solo parzialmente rilevato dai dati di settembre e dicembre 2023, ma potrebbe manifestarsi in maniera più marcata nel 2024.

Fig. 11 – PD per il settore produttivo (dati a settembre 2023)

Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023. I dati delle PD si riferiscono al 50mo percentile

**Fig. 12 – % di esposizioni in Stage 2 (dati a settembre 2023)**

Fonte: EBA, Risk Dashboard q3 2023, I dati si riferiscono al totale delle esposizioni valutate a costo ammortizzato (Loans & Advances)



Dinamica e composizione del portafoglio leasing

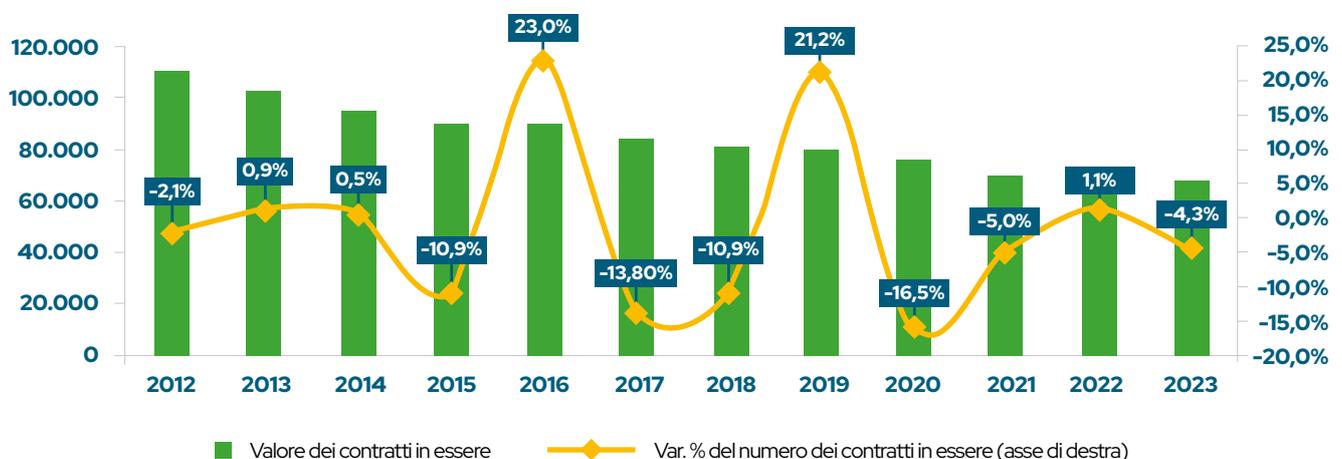
Il portafoglio leasing, dopo aver registrato una lieve espansione nel 2022 (1,6%), ha visto una contrazione del 4,5% nel 2023 nei valori (-4,3% nel numero dei contratti) (fig. 1), in linea con quella osservata nel credito bancario al settore produttivo, che ha fortemente risentito della politica monetaria restrittiva della BCE, perseguita per fronteggiare la crescente inflazione.

Complessivamente, a fine anno il portafoglio leasing superava i 68 miliardi di euro, rispetto a 71 miliardi dell'anno precedente, ripartiti in 959.865 contratti (poco più di un milione quelli in essere a fine 2022). Dalle elaborazioni statistiche della BDCR Assilea⁴ è possibile rilevare la ripartizione dell'outstanding leasing per comparto. Il comparto immobiliare ammonta al 46,7% del valore complessivo dell'outstanding (-3,3% la variazione dello stock rispetto al 2022), il comparto strumentale al 30,1% (+1,3% rispetto al 2022) e il comparto auto al 18,1% (+2,2% sull'anno precedente), (fig. 2). In termini di numero di contratti, si conferma la netta prevalenza del comparto strumentale, che rappresenta il 54,8% del totale. A seguire i comparti auto e immobiliare con quote rispettivamente del 36,5% e 7,4%.

Il credito leasing verso le PMI rappresenta il 62,6% del totale leasing in valore, in crescita di 5,8 punti percentuali rispetto all'incidenza che si registrava nel 2022. Diminuisce l'esposizione media verso questa tipologia di clientela, che passa dagli 82mila euro del 2022 ai 72mila euro del 2023.

Scende al 34,9% il peso del portafoglio verso le grandi imprese (-5,2 punti percentuali rispetto al 2022). Per questa tipologia di clientela si rileva un'esposizione media per contratto di 158mila euro, in crescita rispetto ai 135mila euro del 2022. Diminuisce lievemente anche il peso dei consumatori/professionisti (dal 3,1% del 2022 al 2,5% del 2023), per i quali si osserva un valore medio di esposizione di 28mila euro, in lieve crescita rispetto ai 26mila euro che si osservavano nell'anno precedente (fig. 3).

Fig. 1 - Valore dei contratti in essere (in milioni di euro) e var. % del numero dei contratti in essere al 31.12.2023



4. Le elaborazioni statistiche della Banca Dati Centrale dei Rischi Assilea (BDCR) sono effettuate sulla base dei contratti segnalati dalle società partecipanti a tale banca dati. La loro rappresentatività sull'outstanding complessivo è pari al 90,7%.

Fig. 2 – Composizione per comparto dell'outstanding leasing al 31.12.2023 (numero e valore dei contratti)

Fonte: elaborazioni BDCR Assilea

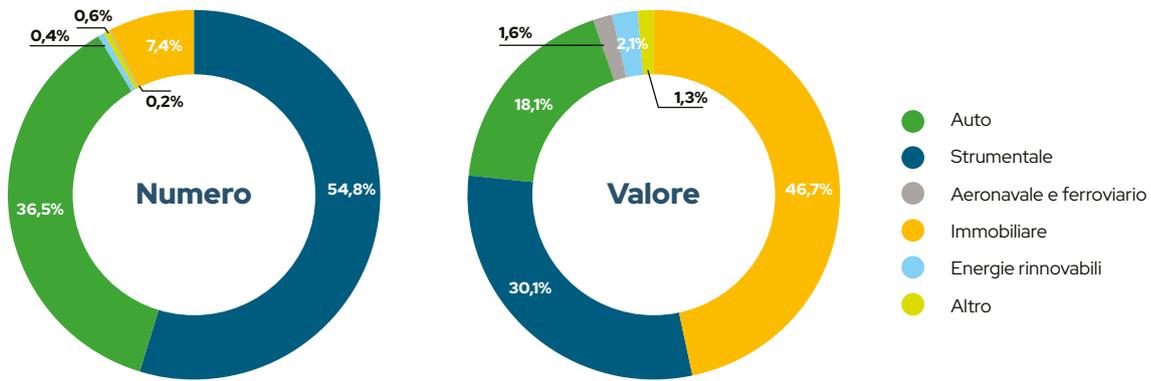
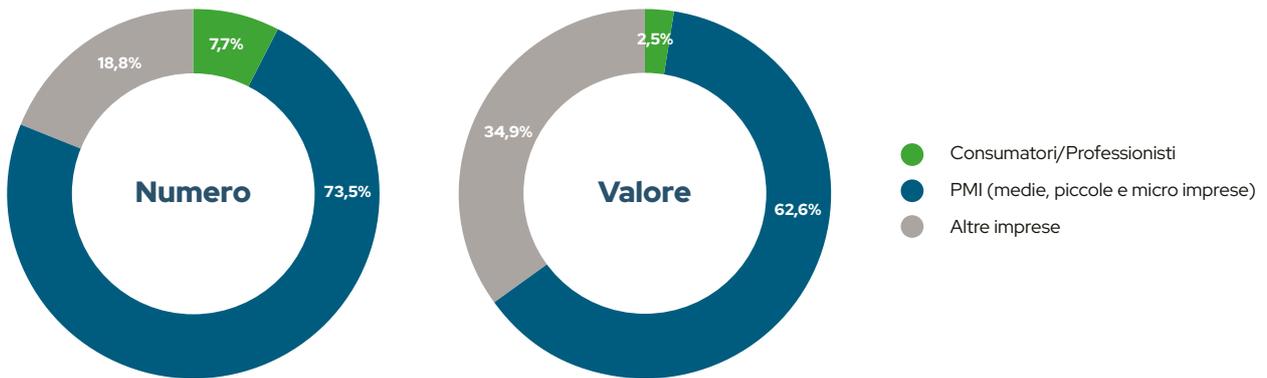


Fig. 3 – Composizione dell'outstanding leasing al 31.12.2023 per tipologia di utilizzatore

Fonte: Questionario d'indagine Assilea. marzo 2024



Qualità dei crediti leasing

Il portafoglio considerato per questa analisi è costruito sulla base delle segnalazioni di un campione di società di leasing che partecipano alla rilevazione trimestrale “Rischio di Credito” e che rappresentano oltre il 90% dell’outstanding complessivo

Lo stock di portafoglio leasing in essere al 31.12.2023, rilevato su tale campione di società, era composto da 820.114 contratti per un valore di oltre 62,7 miliardi di euro (tab. 1). Aumenta rispetto al 2022 la quota di crediti di migliore qualità, quelli nel c.d. Stage 1, rispetto al valore complessivo dei crediti in bonis. L’incidenza di tali crediti raggiunge l’85,0%, rispetto alla percentuale dell’83,5% che si rilevava nell’anno precedente (fig. 1). Rimane stabile e in linea con la media del credito bancario la percentuale di crediti per i quali, pur rimanendo in bonis, si osserva un aumento della rischiosità (c.d. Stage 2), 11,9%; scende la percentuale di contratti oggetto di sospensione/rinegoziazione su clienti performing (c.d. forborne performing), dal 4,5% del 2022 al 3,0% di fine 2023.

Gli NPE al 31 dicembre 2023 risultano 30.888 per un’esposizione di circa 4,1 miliardi di euro, pari al 6,5% dell’outstanding complessivo, in contrazione del 17,0% rispetto a quanto osservato a fine 2022.

All’interno del cluster NPE, le sofferenze scendono da 2,4 miliardi di euro a 2,0 miliardi di euro. Anche le inadempienze probabili registrano una significativa contrazione (-19,7%) attestandosi a 1,8 miliardi di euro. Gli scaduti/sconfinati deteriorati si confermano pari a 0,2 miliardi di euro, continuando a rappresentare un peso marginale tra le voci di NPE.

Il portafoglio leasing NPE, la cui quota sul totale scende dal 7,7% di fine 2022 al 6,5% al 31 dicembre 2023, è rappresentato per il 76,5% da leasing immobiliare (77,8% nel 2022). A seguire troviamo il leasing strumentale, con una quota che sale dall’11,8% del 2022 al 13,8% nel 2023, e il leasing auto (4,9%, in linea con il 2022) (fig. 2). La ripartizione per numero di contratti, invece, evidenzia che la quota di contratti leasing NPE, che passa dal 3,7% di fine 2022 al 3,8% al 31 dicembre 2023, è rappresentata per il 53,0% da leasing strumentale (+3,5 p.p.). A seguire troviamo l’auto, con una quota che scende dal 27,4% del 2022 al 25,9% nel 2023, e l’immobiliare (stabile al 19,5%).

Tab. 1 – Portafoglio leasing al 31/12/2023 (valori in migliaia di euro)

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito

Categoria di esposizione	Numero Contratti	% numero contratti	Esposizione lorda	% esposizione lorda	Rettifiche	% Rett./Esp. Lorda	Write-off
Esposizioni in Stage 1	710.168	86,6%	49.874.310	79,5%	282.940	0,6%	58
Altre esposizioni in Stage 2	68.926	8,4%	7.005.133	11,2%	387.151	5,5%	22
Forborne performing	10.132	1,2%	1.765.559	2,8%	98.937	5,6%	0
Totale attività non deteriorate	789.226	96,2%	58.645.002	93,5%	769.028	1,3%	80
Scaduto o sconfinato deteriorato	5.520	0,7%	222.778	0,4%	54.596	24,5%	23
<i>di cui: fino a 6 mesi</i>	3.918	0,5%	166.747	0,3%	36.007	21,6%	13
<i>di cui: oltre 6 mesi</i>	1.602	0,2%	56.031	0,1%	18.589	33,2%	10
Inadempienze probabili	12.089	1,5%	1.838.980	2,9%	874.216	47,5%	24.443
Sofferenze	13.279	1,6%	2.042.546	3,3%	1.590.919	77,9%	106.916
Totale NPE (Stage 3)	30.888	3,8%	4.104.304	6,5%	2.519.731	61,4%	131.382
<i>di cui: forborne non performing</i>	9.526	1,2%	1.365.918	2,2%	699.208	51,2%	1.196
Totale esposizioni leasing	820.114	100%	62.749.306	100%	3.288.759	5,2%	131.462

Fig. 1 - Ripartizione del bonis 2022 e 2023 – valore contratti

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito

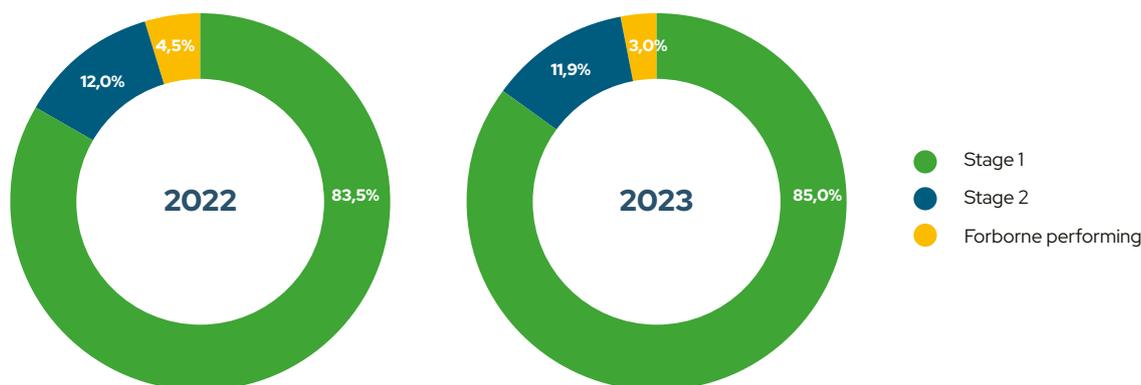


Fig. 2 – Ripartizione del Portafoglio leasing per comparto – valore contratti

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito

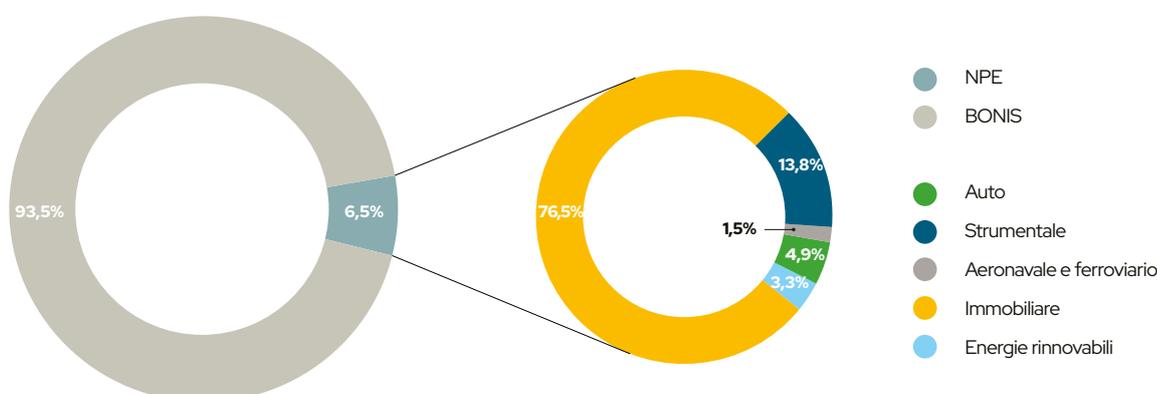
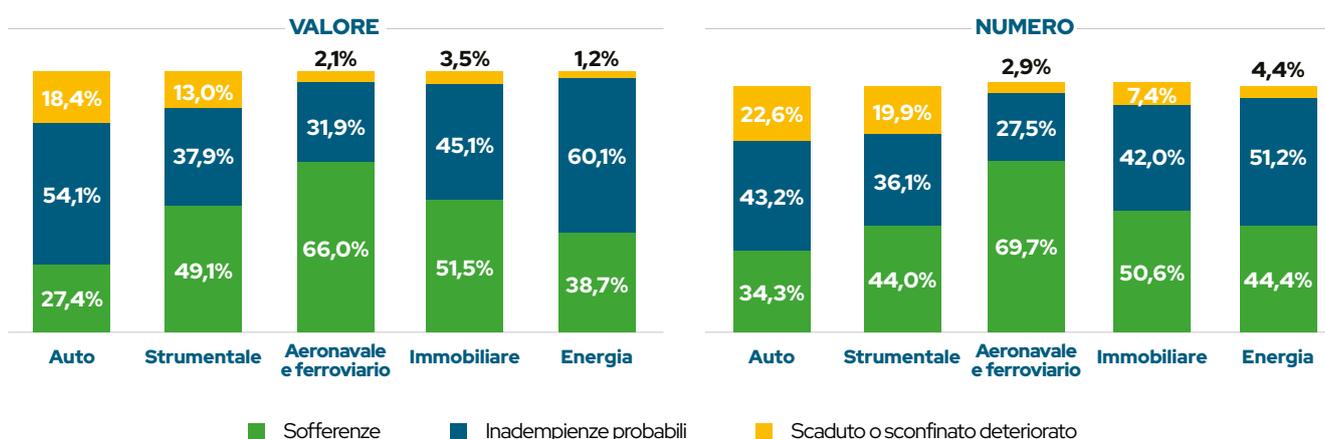


Fig. 3 - Ripartizione NPE per comparto – valore e numero contratti

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito



Analizzando le singole voci di NPE per comparto si rileva, in valore, una prevalenza di sofferenze nell'aeronavale e ferroviario (66,0%), nell'immobiliare (51,5%) e nello strumentale (49,1%), mentre nell'auto e nel com-

parto delle energie rinnovabili prevalgono le inadempienze probabili, con quote rispettivamente pari al 54,1% e al 60,1%. In numero, invece, è maggiore l'incidenza delle sofferenze in tutti i comparti ad eccezione del le-

asing auto e di impianti per la produzione di energia da rinnovabile, comparti nei quali si registra un maggior numero di inadempienze probabili (rispettivamente 43,2% e 51,2%). Lo scaduto/sconfinato deteriorato pre-

senza quote significative nell'auto e nello strumentale (fig. 3). In fig. 4 viene rappresentato l'andamento dei principali indicatori della qualità del credito. Dall'analisi emerge una diminuzione sia dell'NPE ratio lordo (rapporto tra NPE al lordo delle rettifiche e il valore del totale portafoglio)

sia dell'NPE ratio al netto delle rettifiche, che si attestano rispettivamente al 6,5% e al 2,7%. In crescita invece il coverage ratio di 4,1 punti percentuali rispetto al 2022. Il trend di miglioramento della qualità del portafoglio leasing prosegue ininterrottamente dal 2016, come

evidenzia il grafico riportato in fig. 5, che mostra la serie storica dei volumi di NPE leasing. Nell'ultimo biennio, peraltro, la percentuale di sofferenze è scesa al livello delle inadempienze probabili, coerentemente con quanto si osserva nel settore bancario nel suo complesso (fig. 6).

Fig. 4 – Dinamica dei principali indicatori della qualità del credito

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito

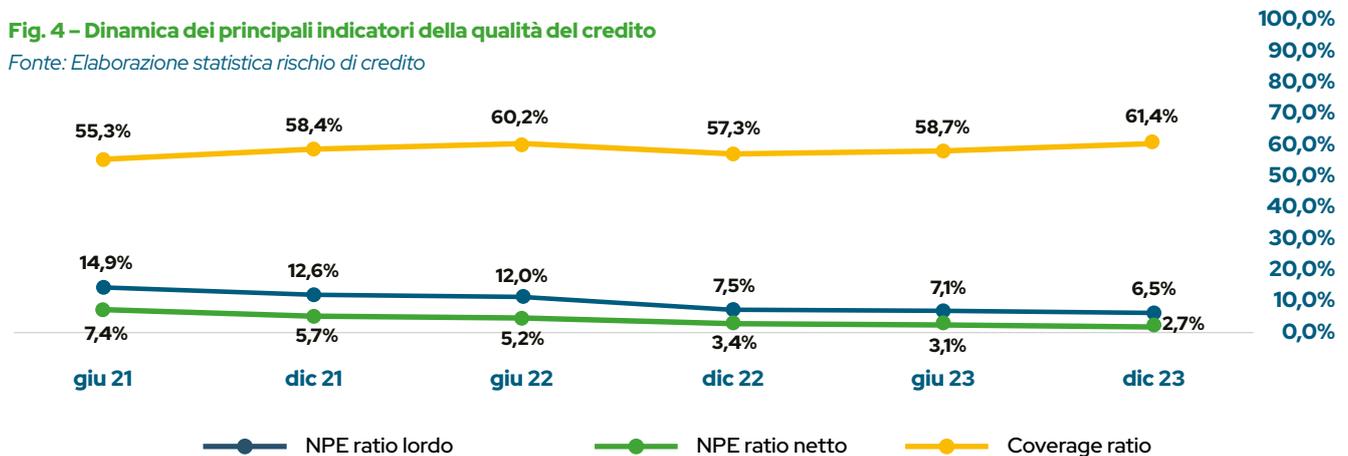


Fig. 5 – Stock di NPE – Portafoglio leasing

Fonte: Elaborazione statistica rischio di credito

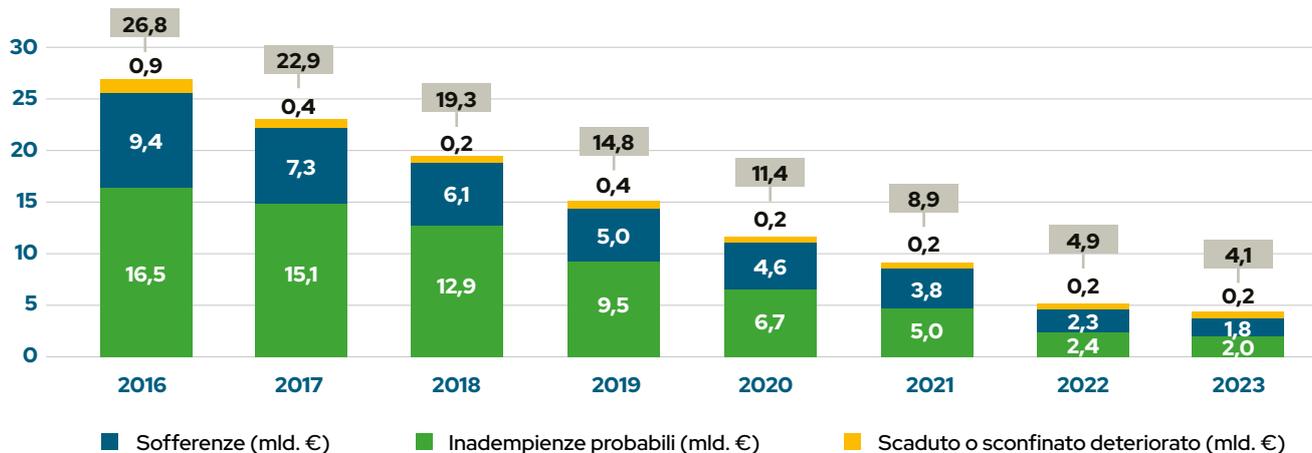
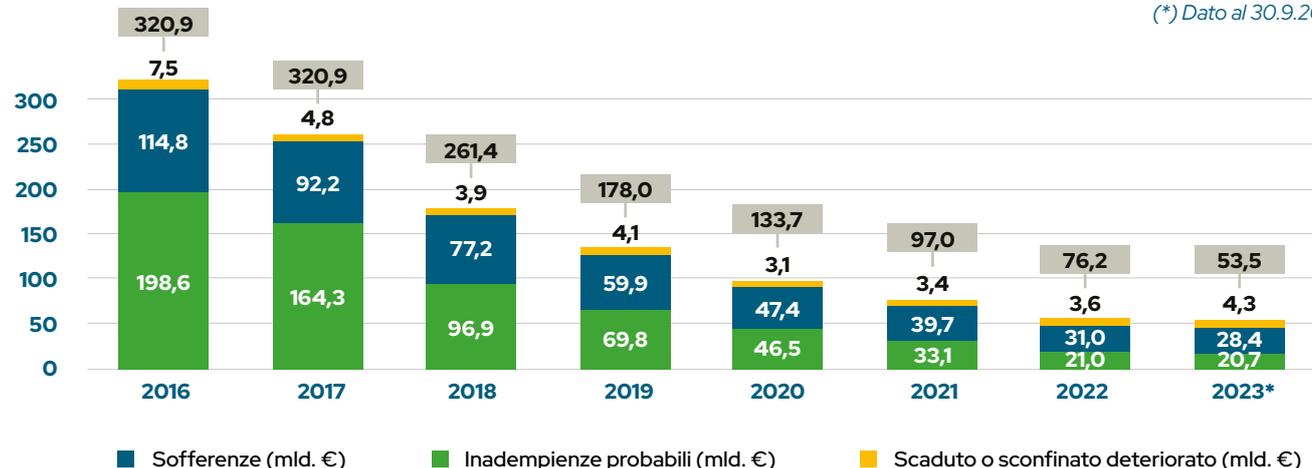


Fig. 6 – Stock di NPE – Portafoglio bancario

Fonte: Banca d'Italia

(*) Dato al 30.9.2023





08

Dinamica 2024 e previsioni

Il leasing ha visto una crescita importante nell'ultimo triennio, che lo ha portato a superare i volumi precedenti alla crisi del 2008-2009 e ad aumentare progressivamente il proprio peso sul Pil.

Dal graduale rallentamento della crescita che si è osservato nel corso del 2023, si è passati ad un primo bimestre del 2024 contrassegnato da una decrescita dei nuovi finanziamenti (-6,7% sul corrispondente periodo dell'anno precedente).

Le attese degli operatori, formulate in autunno 2023, quando già i segnali di rallentamento erano evidenti, sono comunque improntate ad una graduale ripresa nel corso dell'anno che potrebbe consentire di chiudere

il 2024 nuovamente in positivo.

Nuove opportunità di crescita si prospettano con l'avvio della misura del PNRR Transizione 5.0, che destinerà 6,3 miliardi di euro nel biennio 2024-25 agli investimenti finalizzati alla transizione energetica e digitale del Paese. La distensione sul fronte della politica monetaria di BCE, con una graduale diminuzione dei tassi di interesse, potrà costituire un ulteriore fattore di ripresa per investimenti e finanziamenti leasing.

Sommario

Premessa: Le prospettive economiche per l'Italia: PIL, consumi, investimenti . . .	102
A cura di Sofia Felici, Centro Studi Confindustria	
8.1 Dinamica del mercato leasing nel primo bimestre del 2024 e previsioni per l'intero anno	104
Focus: Sfide e opportunità per il settore leasing (una survey tra gli operatori)	107

PREMESSA

Le prospettive economiche per l'Italia: PIL, consumi, investimenti

A cura di **Sofia Felici**
Centro Studi Confindustria

Il PIL italiano è cresciuto di appena +0,2% nel 3° trimestre del 2023, dopo un andamento in altalena nella prima metà (+0,5% e -0,2%). La dinamica nel 4° trimestre (ancora un +0,2%) è andata meglio di quanto atteso qualche mese fa, in linea con gli indicatori più recenti su servizi e industria. La variazione per l'intero 2023 è stata quindi di +0,9%, un po' più di quanto previsto.

Nel 2024, la crescita media sarà più bassa (al +0,5% o poco più), sebbene sia atteso un profilo trimestrale che rimane positivo (il «trascinamento» dal 2023 è di +0,2%). Un fattore di rischio è quello legato ai flussi commerciali dovuto alla riduzione dei transiti nel canale di Suez: le acque sono quiete per il prezzo del gas, pur alto (a febbraio 28 €/mwh), mentre il petrolio sta risalendo (82 \$/barile).

Segnali misti per i consumi

Gli indicatori più recenti offrono segnali misti per la componente dei consumi. Dopo un 3° trimestre robusto (+0,7%), nel 4° si è avuto un forte calo dei consumi (-1,4%), trainato dal calo dei servizi (-2,2%) e dei beni semidurevoli (-1,3%). Ancora debole la performance per la categoria dei beni non durevoli a fine anno (-0,1%), mentre salgono le spese per i beni durevoli (+0,8%). Il 2023 registra comunque una crescita di +1,2%.

Le vendite al dettaglio sono scese a dicembre (-0,5%), mentre sui 3 mesi sono cresciute appena (+0,1%). A gennaio-febbraio 2024 è risalita ancora la fiducia delle famiglie. In prospettiva, si va esaurendo il finanziamento dei consumi con il risparmio, che anzi verrà ricostituito nel 2024, grazie all'aumento del reddito reale delle famiglie.

Luci e ombre per gli investimenti

La dinamica degli investimenti fissi in Italia si è ridimensionata nel 2023 (+4,7%), rispetto ai brillanti ritmi del 2021-22. Tuttavia, i dati ISTAT di

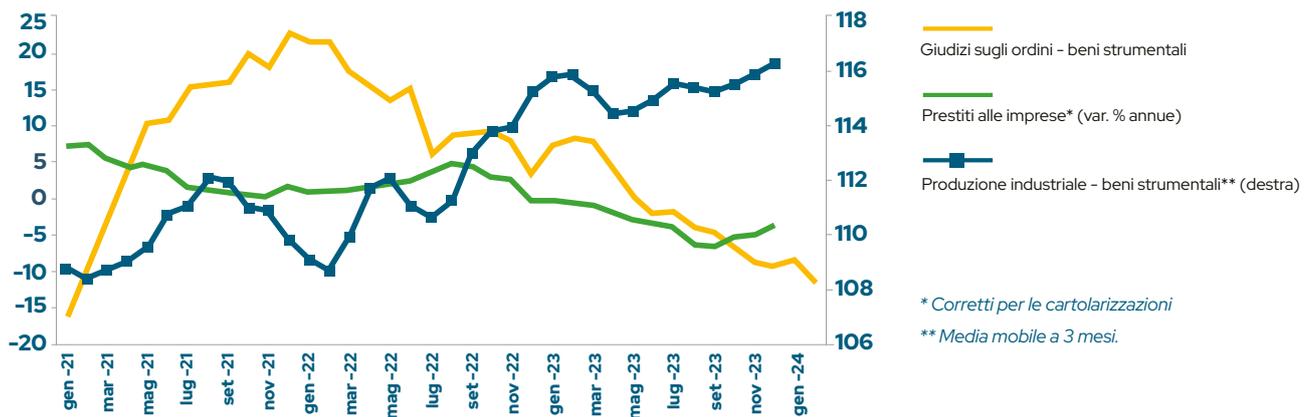
recente uscita rilevano che, dopo la debolezza nei trimestri centrali del 2023 (0,0% nel 2° e 0,7% nel 3°), si è avuta una sorpresa positiva nel 4° (+2,4%), soprattutto per la componente legata al settore delle costruzioni (+3,8%). Ciò riflette plausibilmente la spinta derivante dall'incentivo del Superbonus, in scadenza. Anche il settore di impianti e macchinari, dopo un lieve calo nel 3° trimestre, è risalito a fine anno (+0,5%).

I segnali degli indicatori che monitorano la dinamica recente, con alcuni che hanno toccato i minimi verso fine 2023, tracciano un (incerto) quadro di stabilizzazione degli investimenti. Nel 4° trimestre, infatti, i dati provenienti dall'Indagine di Banca d'Italia prefiguravano un miglioramento delle condizioni per investire, sebbene ancora negative (-20,9% da -31,0%); l'incertezza, cruciale per le decisioni di spesa delle imprese, si è ridotta invece nei 3 mesi terminanti a gennaio 2024 (-4,7% sui 3 precedenti); e anche la domanda, misurata dagli ordini manifatturieri, si mantiene ancora molto debole a inizio 2024 (fig. 1). Anche per gli investimenti in costruzioni, il balzo a dicembre di RTT del settore mostrava un recupero sul finire dell'anno, legato appunto al tentativo delle imprese edili di sfruttare gli incentivi del Superbonus (110% in scadenza a fine anno).

Qualche buon segnale sul credito bancario per le imprese italiane, in calo forte ma in attenuazione per il terzo mese: a dicembre 2023 -3,9%

Fig. 1 - Investimenti: credito sopra i minimi, ma domanda ancora debole

Fonte: elaborazioni CSC su dati Istat e Banca d'Italia



* Corretti per le cartolarizzazioni

** Media mobile a 3 mesi.

annuo (da -6,7% a settembre). Va peggio rispetto agli altri grandi paesi europei: in Spagna il calo è poco minore (-3,6%), mentre in Germania (+1,5%) e Francia (+2,4%) i prestiti sono in espansione. La minore disponibilità di credito, dovuta alla domanda compressa dai costi alti e anche a una stretta dell'offerta, impatta sulla competitività della manifattura italiana. I dati più recenti mostrano che in Italia la flessione si è moderata (-0,3% a dicembre 2023 da settembre) rispetto ai crolli precedenti (-4,3% nello stesso periodo del 2022). E i flussi di credito sono attesi tornare positivi nella seconda metà del 2024, sulla scia di una prossima riduzione dei tassi.

Anche l'attesa di tassi di interesse in riduzione svolgerebbe un ruolo positivo a partire dalla seconda metà dell'anno. Il costo del credito per le imprese in Italia è aumentato rapidamente da maggio 2022, quando era all'1,19%, posizionandosi al 5,46% a dicembre 2023 (picco a 5,59% a novembre, presto per parlare di riduzione). Si tratta di un tasso più alto rispetto a quello che pagano le imprese in Germania (5,19%), Spagna (5,02%), Francia (4,87%). Questo pesa sui costi delle imprese italiane

e sulla loro competitività rispetto ai partner UE. Le prospettive di un taglio dei tassi BCE nei prossimi mesi alimentano l'attesa di una vera moderazione di tale costo e quindi di una migliore dinamica degli investimenti in futuro. Ma ciò può ritardare, a inizio 2024, le decisioni di investimento, proprio in attesa che il taglio si materializzi. Le attese dei mercati sui tassi di interesse restano al ribasso, ma segnalano che la lenta decelerazione dei prezzi registrata negli ultimi mesi potrebbe indurre un ritardo nei tagli. I *future*, infatti, avevano previsto i tassi FED e BCE fermi nei primi due mesi (5,50% e 4,50%), ma ora il primo taglio è atteso per maggio, non più per marzo-aprile.

Infine, le risorse del PNRR aiuteranno gli investimenti. Finora sono stati spesi quasi 41 miliardi di euro su 194,4 totali (21%), di cui 13,1 sui 21,8 pianificati nel 2023. La maggior parte delle spese riguarda misure preesistenti e/o incentivi fiscali (Ecobonus, crediti d'imposta Transizione 4.0). Per gli anni successivi la spesa sarà su livelli inediti e sfidanti, con il rischio di non riuscire a realizzarla entro i termini: oltre 42 miliardi nel solo 2024. Tuttavia, un segnale incoraggiante viene dai quasi 100 miliardi di risorse

già impegnate dai soggetti attuatori del Piano. In tal senso, è positiva la recente rimodulazione del PNRR, che focalizza maggiori risorse verso gli investimenti per circa 12 su 14 miliardi (6,3 per Transizione 5.0, 2,5 per filiere green e *net zero technologies*). Positivo anche l'utilizzo di strumenti automatici per velocizzare la spesa e la raggiungibilità dei target. Resta però elevata l'incertezza sulle fonti di finanziamento sostitutive per le misure fuoriuscite dal Piano, che potrebbero indebolire gli investimenti strutturali. È opportuno accelerare l'implementazione: atteso per gennaio, il provvedimento con le misure necessarie a declinare in concreto il Piano rimodulato ancora manca. Molte imprese, perciò, stanno rinviando gli investimenti in attesa delle future agevolazioni (es. Transizione 5.0).

Alla luce di questi fattori, la prima metà del 2024 potrebbe vedere un andamento stagnante degli investimenti, ma in seguito è attesa una ripartenza, sebbene su ritmi ancora modesti, nella seconda metà dell'anno; motivi: un'attenuazione del calo del credito bancario, tassi di interesse in riduzione, e l'attuazione del PNRR.

Dinamica del mercato leasing nel primo bimestre del 2024 e previsioni per l'intero anno

Nel primo bimestre del 2024 sono stati stipulati oltre 5 miliardi di euro di nuovi finanziamenti, con una flessione del 6,7% rispetto allo stesso periodo del 2023 (tab. 1).

In termini di numeri, le nuove operazioni sono state 122.818, confermando i livelli dell'anno precedente (-0,5%). Diminuisce il valore medio contrattuale, da 44 mila euro che si osservavano nei primi mesi del 2023 a 41 mila euro del 2024, per effetto di una maggior peso del comparto auto rispetto allo strumentale di fascia dimensionale medio-alta.

I primi due mesi del 2024 si confrontano, comunque, con un bimestre particolarmente positivo del 2023, che seguiva il rifinanziamento delle misure per l'incentivazione agli investimenti delle PMI e il rinnovo degli incentivi auto. Al contrario, i primi mesi del 2024 scontano un "effetto annuncio" di attesa dei decreti attuativi che

fisseranno le regole per investire le risorse del PNRR. Mettendo a confronto i dati degli ultimi sei anni, si può osservare che lo stipulato dei primi due mesi 2024 è ampiamente superiore alla media del periodo (fig. 1).

Continua a crescere lo stipulato leasing auto (+9,4% in valore e +3,1% in numero contratti), che vede dinamiche positive in tutti i sotto comparti, fatta eccezione per il noleggio a lungo termine di autovetture, che ha conosciuto performance particolarmente positive negli anni precedenti.

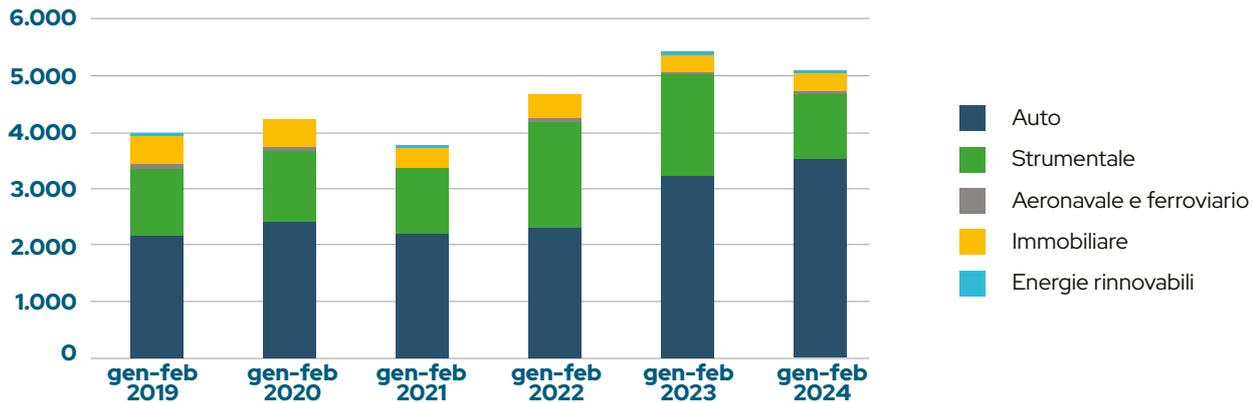
Il leasing di autovetture cresce del 20,9% in valore e del 7,1% in numeri, a fronte, rispettivamente di un -4,5% e -5,9% del noleggio a lungo termine di autovetture.

Tab. 1 – Stipulato leasing nel periodo gen - feb 2024

(*) Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

	Numero	Valore (migliaia di €)	Var % Numero	Var % Valore
Autovetture in leasing*	13.244	824.587	7,1%	20,9%
Autovetture NLT*	60.324	1.709.006	-5,9%	-4,5%
Veicoli commerciali in leasing*	5.926	265.501	23,7%	22,0%
Veicoli commerciali NLT*	10.835	307.212	69,6%	94,8%
Veicoli Industriali	3.173	413.252	5,1%	11,6%
AUTO	93.502	3.519.558	3,1%	9,4%
Strumentale finanziario	12.931	934.398	-24,0%	-41,9%
Strumentale operativo	15.971	217.125	4,2%	7,9%
STRUMENTALE	28.902	1.151.523	-10,6%	-36,3%
AERONAVALE E FERROVIARIO	22	43.238	-37,1%	37,7%
Immobiliare costruito	293	196.869	-3,3%	17,5%
Immobiliare da costruire	66	146.921	-8,3%	-4,4%
IMMOBILIARE	359	343.790	-4,3%	7,0%
ENERGIE RINNOVABILI	33	10.080	-44,1%	-81,9%
TOTALE GENERALE	122.818	5.068.189	-0,5%	-6,7%

Fig. 1 – Serie storica dello stipulato leasing nei primi due mesi dell'anno (valori in milioni di euro)



Tab. 2 – Immatricolazioni di autovetture per tipologia di alimentazione (gen - feb 2024)

Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

Immatricolazioni per tipologia di alimentazione	Società di leasing	NLT	Leasing + NLT	Var.%	Totale autovetture	Var.%	% Leasing + NLT su totale
Elettrica	2.344	1.908	4.252	41,6%	8.038	-2,7%	52,9%
Benzina + elettrica	1.485	19.681	21.166	18,2%	96.318	15,7%	22,0%
Benzina + elettrica plug-in	755	4.157	4.912	-27,5%	8.321	-27,0%	59,0%
Diesel + elettrica	2.907	6.324	9.231	13,8%	14.818	15,7%	62,3%
Diesel + elettrica plug-in	198	77	275	27,3%	488	33,7%	56,4%
GREEN	7.689	32.147	39.836	10,6%	127.983	10,3%	31,1%
NON GREEN	5.555	28.177	33.732	-16,6%	165.248	12,9%	20,4%
TOTALE	13.244	60.324	73.568	-3,8%	293.231	11,7%	25,1%
% GREEN	58,1%	53,3%	54,1%		43,6%		

Molto positiva, peraltro, la performance nel comparto delle autovetture elettriche.

Oltre la metà delle autovetture con tale alimentazione (52,9%) sono state finanziate in leasing e noleggio nel periodo considerato (tab. 2). A fronte di un rallentamento del 2,7% delle immatricolazioni, i finanziamenti in leasing e noleggio su quel tipo di autovetture sono infatti cresciuti del 41,6%.

Si è osservata anche una buona dinamica nei comparti dei veicoli commerciali e industriali; tale dinamica può essere letta come un segnale di ripresa degli scambi commerciali e della produzione industriale che prelude a nuovi investimenti nel comparto produttivo. Il finanziamento dei veicoli commerciali cresce sia con la formula del leasing finanziario (+22,0% in valore e +23,7% in numero), che nel noleggio

a lungo termine, dove si raddoppiano i volumi rispetto al primo bimestre 2023 (+94,8%) e cresce del 69,6% il numero dei contratti. Il leasing dei veicoli industriali, dopo un rallentamento nel mese di dicembre 2024 (-0,1%), vede riprendere a ritmi vivaci la propria crescita nel 2024 (+11,6% in valore e +5,1%), sfiorando il +14% nel mese di febbraio 2024 rispetto allo stesso mese del 2023.

Risulta ancora in flessione, nel primo bimestre dell'anno, lo stipulato leasing strumentale (-36,3% sui volumi e -10,6% sui numeri). A fronte di un -41,9% sui volumi e di un -24,0% sui numeri dei contratti di leasing finanziario (che peraltro vedono un segno negativo in tutte le fasce d'importo), si osserva una dinamica positiva dei contratti di leasing operativo (+7,9% nei volumi e +4,2% nei numeri). Il leasing operativo cresce in tutte le fasce d'importo contrattuale: +3,0% nei

contratti d'importo inferiore ai 25.000 euro, +14,1% in quelli tra 25.000 e 50.000 euro, +10,0% nei contratti d'importo superiore ai 50.000 euro. Buoni segnali provengono dalla ripresa, in marzo, delle prenotazioni degli investimenti di cui alla Nuova Sabatini, che vedono in particolare una sensibile crescita del ricorso alla Sabatini Green, per un valore di 44 milioni di euro di investimenti. Il peso del leasing nelle prenotazioni del mese sale al 62% (fig. 2).

Il comparto del leasing immobiliare continua a mostrare segnali di ripresa e chiude il bimestre con un +7,0% nei volumi, pur con una contrazione del 4,3% sul numero delle nuove operazioni. È il comparto del leasing su immobili costruiti a mostrare la dinamica migliore (+17,5% sui volumi, -3,3% sui numeri), registrando un incremento dello stipulato nelle fasce d'importo contrattuale più elevate.

Fig. 2 – Prenotazioni investimenti in beni e veicoli strumentali di cui alla Sabatini Green nel 1° trim 2024 (valori in milioni di euro)

Fonte: Mimit

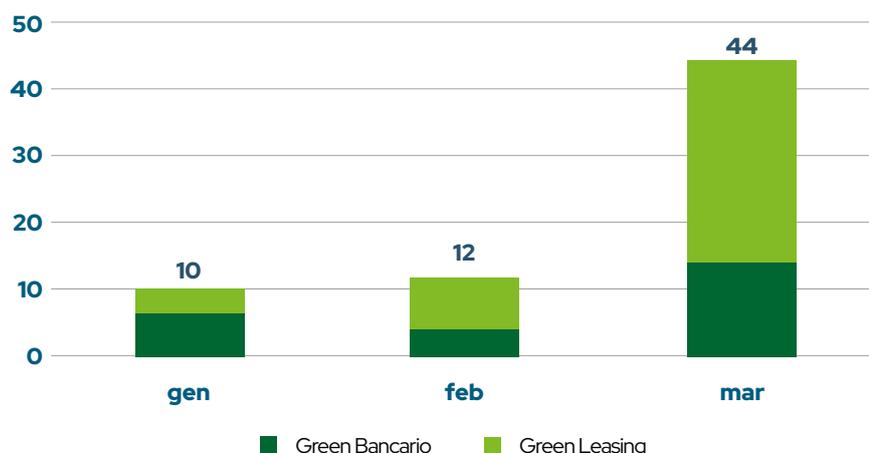
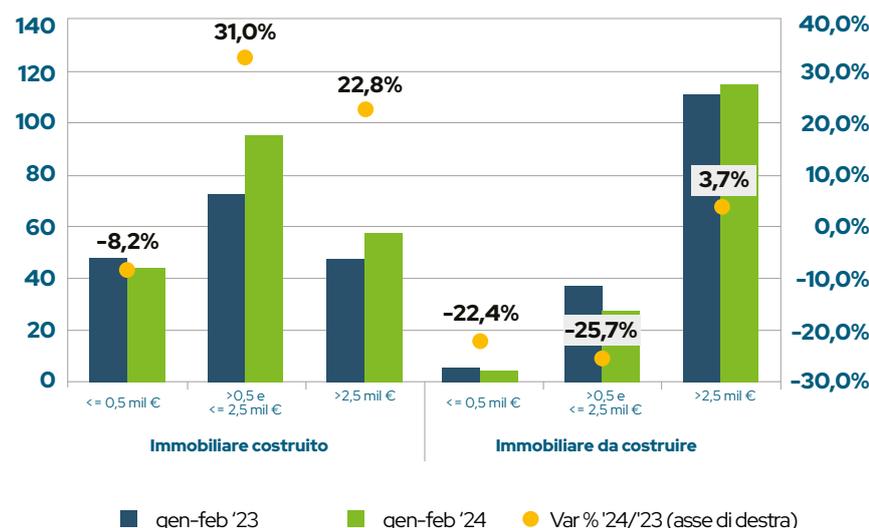


Fig. 3 – Stipulato leasing immobiliare di gen - feb 2024 (valori in milioni di euro)



A fronte di un -8,2% su contratti d'importo inferiore a 500.000 euro, vede infatti un +31,0% nella fascia d'importo compresa tra i 500.000 ed i 2,5 milioni di euro ed un +22,8% nella fascia d'importo superiore ai 2,5 milioni di euro (fig. 3).

Nel leasing da costruire, invece, si riscontra mediamente una flessione del 4,4% sui volumi e dell'8,3% sul numero delle operazioni, con diminuzioni importanti nella fascia d'importo inferiore ai 500.000 euro (-22,4%) ed in quella tra 500.000 e 2,5 milioni di euro (-25,7%). Si continua, invece, a registrare una dinamica positiva nel segmento delle operazioni d'importo superiore ai 2,5 milioni di euro, che mostrano nel bimestre un +3,7% rispetto allo stesso periodo del 2023.

In considerazione del debole andamento previsto dell'economia, gli operatori leasing non si attendono nell'anno corrente una crescita dello stipulato pari a quella registrata nel 2023. **Le previsioni espresse a fine 2023 erano di un +3,5% nel 2024, con una dinamica migliore del leasing auto e strumentale rispetto al comparto immobiliare.** Lo stipulato del primo bimestre dell'anno, seppure pur in flessione rispetto a quello corrispondente dell'anno precedente, mostra un +8,8% rispetto a quanto si registrava nel 2022, anno in cui il leasing ha visto un +9,7% su base annua. È quindi possibile ipotizzare una graduale ripresa nel corso dei prossimi mesi, in vista di uno sblocco degli incentivi agli investimenti e di un progressivo abbassamento dei tassi BCE.

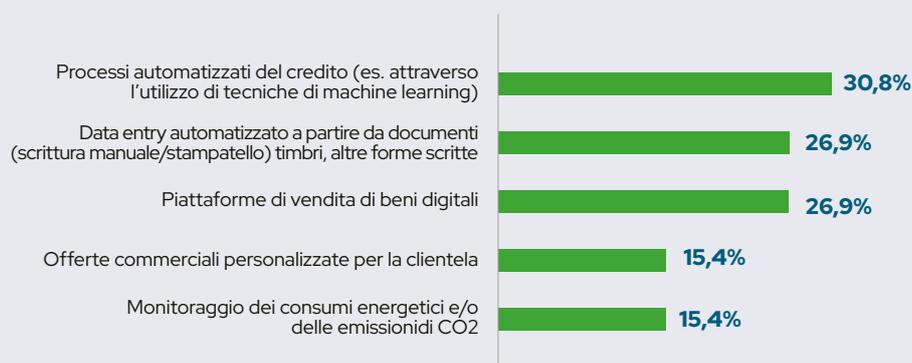
Sfide e opportunità per il settore leasing (una survey tra gli operatori)

In un'indagine tra gli operatori condotta a fine 2023, sono state poste alcune domande in merito alle iniziative adottate dalle società di leasing per sopperire all'accresciuto costo del funding, ai processi di digitalizzazione in atto o programmati nelle proprie aziende, agli investimenti "green" stimati e previsti per il biennio 2023-24.

All'indagine hanno risposto 30 società di leasing, in rappresentanza di circa il 90% del portafoglio leasing. Oltre che nel comparto immobiliare, che presenta le durate più lunghe, il costo del funding incide soprattutto nel comparto strumentale (54,2% delle risposte) ed in molti casi in uno o più comparti del leasing finanziario (45,8% delle risposte). La provvista BEI è considerata un ottimo strumento per limitare tali costi (30,4% delle risposte), le modifiche ai parametri di indicizzazione dei contratti e le cessioni o cartolarizzazioni dei portafogli sono altre alternative spesso percorribili (21,7% delle risposte in ambedue i casi). Una sfida che il settore del leasing, così come l'intero settore bancario ed economico, sta affrontando è quella della digitalizzazione. L'88,5%

delle società di leasing che ha partecipato alla rilevazione ha avviato o sta avviando un processo di digitalizzazione. Il più frequente è quello sui processi automatizzati del credito (ad esempio attraverso l'utilizzo di tecniche di *machine learning*), con un 30,8% di risposte. Oltre un quarto dei rispondenti (26,9%) ha avviato processi di automatizzazione del *data entry* e di acquisizione di informazione da testi; un'uguale percentuale di rispondenti segnala l'implementazione di piattaforme di vendita di beni digitali. Alcune società (15,4% delle risposte) stanno creando, grazie alla digitalizzazione, offerte commerciali personalizzate per la clientela; altrettante società stanno implementando sistemi digitali per il monitoraggio dei consumi energetici e/o delle emissioni di CO₂.

Fig. 1 – Ambiti nei quali le società di leasing hanno implementato o hanno intenzione di implementare nuovi processi di digitalizzazione interni (biennio 2023-2024)

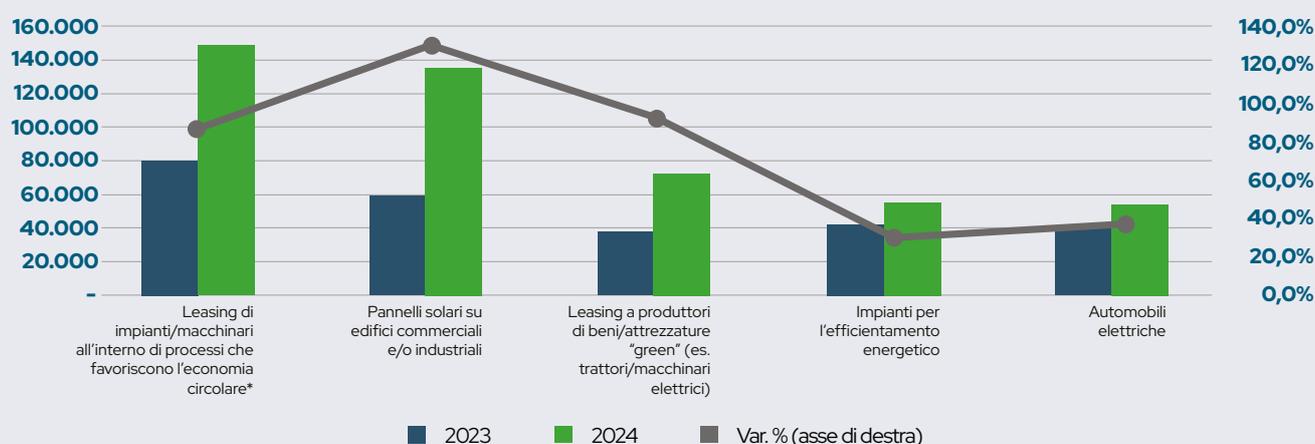


La maggioranza delle società di leasing opera o prevede di operare nel 2024 in uno o più comparti "green". Abbiamo stilato una lista di possibili segmenti e comparti in cui il leasing, per le caratteristiche del bene finanziato o per le finalità per le quali è adottato, possa contribuire al processo di transizione verso un'economia più sostenibile. Il 70% delle rispondenti ha fornito indicazioni sul volume

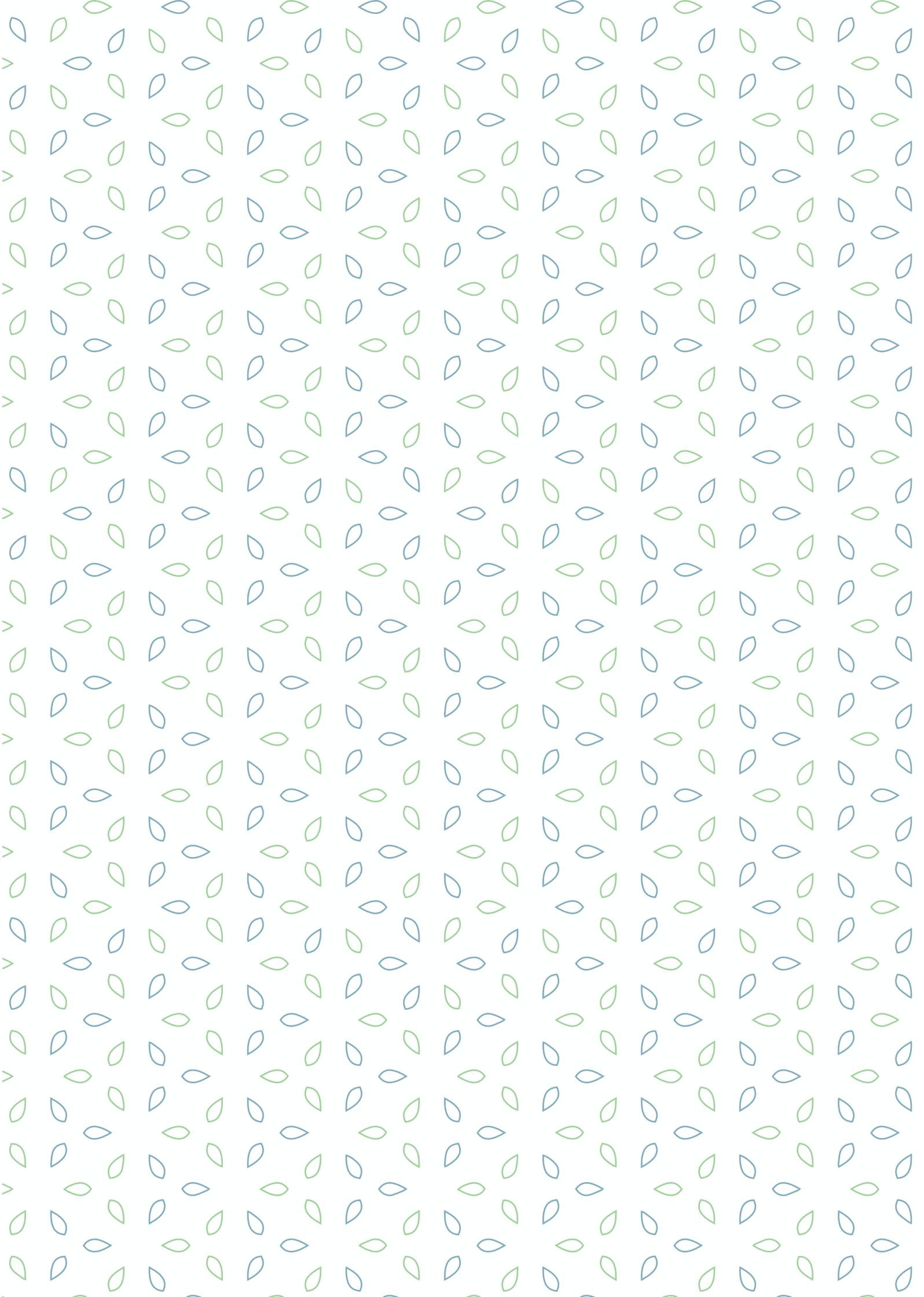
di attività previste in tali ambiti. In termini di volumi previsti, troviamo al primo posto il leasing di impianti e macchinari da utilizzare all'interno di processi che favoriscono l'economia circolare (es. nel settore agricolo, nel settore dello smaltimento rifiuti, nella rigenerazione di beni e attrezzature ecc.), per il quale è prevista una crescita dell'85,3% nel 2024 (fig. 2). Segue il settore dei pannelli solari su edifici commerciali e/o industriali; si

tratta del comparto più importante in termini di numero di risposte (61,9% del totale) e di quello per il quale si prevede la crescita maggiore nel 2024 (+130,5%). Crescite a due cifre si prevedono anche nel comparto del leasing a produttori di beni/attrezzature "green" (es. trattori/macchinari elettrici), nel leasing di impianti per l'efficientamento energetico, nel comparto delle automobili elettriche.

Fig. 2 – Settori "green" in cui si prevedono i volumi di stipulato maggiore (valori in migliaia di euro)



(*) es. nel settore agricolo, nel settore dello smaltimento rifiuti, nella rigenerazione di beni e attrezzature ecc.



Appendice

Classifica stipulato 2023

Numero	Associate	Numero contratti	Valore bene (in migliaia di euro)
1	BNP Paribas Leasing Solutions S.p.A.	52.440	3.247.677
2	SGEF Leasing	61.398	2.367.333
3	Alba Leasing S.p.A.	9.523	1.745.781
4	DLL Group	31.516	1.404.366
5	Crédit Agricole Leasing Italia S.r.l.	7.565	1.310.053
6	Credemleasing S.p.A.	5.308	1.121.847
7	UniCredit Leasing S.p.A.	5.294	1.001.483
8	Gruppo BCC Iccrea	16.859	961.910
9	Gruppo Banca IFIS	34.845	776.722
10	Sella Leasing S.p.A.	5.998	565.910
11	Intesa Sanpaolo S.p.A.	1.939	515.960
12	Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.	2.258	502.444
13	Sardaleasing S.p.A.	1.653	499.044
14	Findomestic Banca S.p.A.	7.452	432.344
15	VFS Servizi Finanziari S.p.A.	4.268	424.820
16	SelmaBipiemme Leasing S.p.A.	2.069	324.119
17	Grenke Locazione S.r.l.	39.786	316.520
18	Claris Leasing S.p.A.	1.431	302.676
19	Scania Finance Italy S.p.A.	1.280	280.765
20	Gruppo Deutsche Leasing Italia	672	170.572
21	Caterpillar Financial Corporacion Financiera	1.214	150.374
22	CHG-Meridian Italia S.p.A.	1.497	123.489
23	Paccar Financial Italia S.r.l.	1.044	111.345
24	Banca Privata Leasing S.p.A.	887	100.814
25	Cambiano Leasing S.p.A.	789	93.109
26	Hypo Vorarlberg Leasing S.p.A.	127	82.926
27	Banca di Cividale S.p.A.	478	81.477
28	Santander Consumer Bank S.p.A.	1.422	69.501
29	Fiditalia S.p.A.	1.803	67.126
30	Sofim-Gefina S.p.A.	448	59.323
31	Zoomlion Capital (Italy) S.p.A.	200	43.957
32	RK Leasing S.r.l.	45	34.599
33	A-Leasing S.p.A.	169	29.508
34	IC Financial Services S.A.	120	10.450
	Altre società*	459.087	15.477.858
	Mercato	762.884	34.808.202

*Società che non danno il consenso alla pubblicazione del dato

Classifica outstanding al 31.12.2023

Numero	Associate	Numero contratti	Valore contratti in essere (in migliaia di euro)
1	Intesa Sanpaolo S.p.A.	40.024	9.794.163
2	UniCredit Leasing S.p.A.	40.241	8.060.317
3	BNP Paribas Leasing Solutions S.p.A.	257.292	7.998.102
4	Alba Leasing S.p.A.	56.563	5.112.699
5	SGEF Leasing	38.022	4.083.721
6	Gruppo BCC Iccrea	74.392	3.836.553
7	Credemleasing S.p.A.	25.614	3.396.927
8	Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.	21.602	3.302.563
9	Sardaleasing S.p.A.	13.449	3.175.657
10	Crédit Agricole Leasing Italia S.r.l.	28.531	2.981.636
11	Sella Leasing S.p.A.	27.442	1.406.701
12	SelmaBipiemme Leasing S.p.A.	16.213	1.332.149
13	Gruppo Banca IFIS	54.510	1.320.836
14	DLL Group	58.591	1.176.464
15	Clariss Leasing S.p.A.	6.095	795.104
16	Hypo Vorarlberg Leasing S.p.A.	1.714	763.492
17	Findomestic Banca S.p.A.	19.783	607.591
18	Scania Finance Italy S.p.A.	6.397	595.116
19	Gruppo Deutsche Leasing Italia	6.395	556.254
20	VFS Servizi Finanziari S.p.A.	4.393	437.174
21	Caterpillar Financial Corporacion Financiera	5.561	387.425
22	Banca Privata Leasing S.p.A.	3.886	321.814
23	Grenke Locazione S.r.l.	39.747	316.140
24	Cambiano Leasing S.p.A.	3.582	315.884
25	Banca di Cividale S.p.A.	2.910	312.480
26	Paccar Financial Italia S.r.l.	4.595	253.194
27	RK Leasing S.r.l.	696	249.254
28	Santander Consumer Bank S.p.A.	9.099	181.527
29	Sofim-Gefina S.p.A.	2.156	127.107
30	Fiditalia S.p.A.	5.905	122.256
31	A-Leasing S.p.A.	769	107.286
32	Zoomlion Capital (Italy) S.p.A.	812	79.630
33	IC Financial Services S.A.	608	65.928
34	ViViBanca S.p.A.	40	13.898
	Altre società*	82.236	4.444.422
	Totale	959.865	68.031.463

*Società che non danno il consenso alla pubblicazione del dato



assilea

Via d'Azeglio, 33
00184 ROMA - Italia
tel +39 06 9970361

info@assilea.it
www.assilea.it