

LE DINAMICHE DELL'ECONOMIA E DEL LEASING NEL 2025

A cura del Centro Studi e Statistiche Assilea



assilea

Documento a cura del Centro Studi e Statistiche Assilea

Per info statistiche@assilea.it

*Beatrice Tibuzzi – Responsabile
Nadine Cavallaro*

*Ulteriori approfondimenti saranno disponibili nel
Rapporto Annuale 2025 dal 12 maggio 2026*

Chiuso per la stampa il 27 febbraio 2026

LE DINAMICHE DELL'ECONOMIA E DEL LEASING NEL 2025

Sommario

1. Il contesto economico di riferimento	1
1.1 Trend e prospettive dell'economia internazionale	1
1.2 La crescita in Italia	4
2. Il leasing nel 2025	9
2.1 Il leasing in Europa nella prima metà dell'anno	9
Focus: leasing come indicatore della crescita economica della Polonia	11
BOX 1 - Basilea 4: sfide e opportunità per il settore del leasing in Europa	13
2.2 Il leasing in Italia	15
2.3 I principali comparti di beni finanziati	18
BOX 2 - Basilea 4 e il leasing "in costruendo"	23
2.4 Dinamiche regionali	24
3. Le prospettive	26
Focus: Diffusione del leasing e potenziale di crescita	27
4. Conclusioni	28

1. Il contesto economico di riferimento

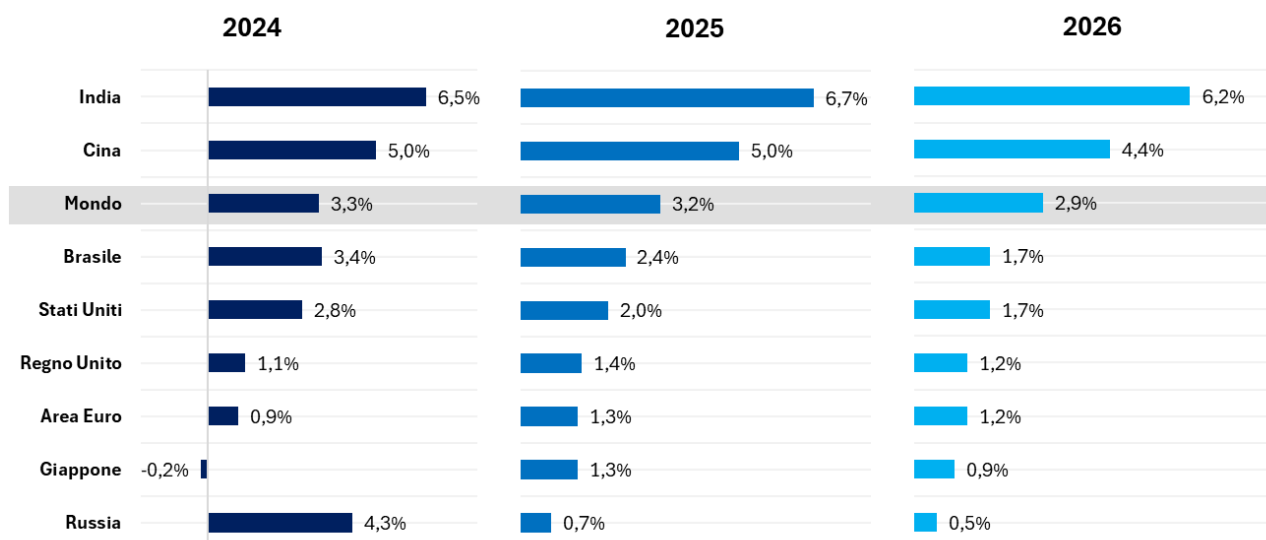
1.1 Trend e prospettive dell'economia internazionale

L'OCSE, nel suo *outlook* di dicembre 2025, fotografa una crescita dell'economia globale del +3,2% rispetto al 2024 (fig. 1), sostanzialmente in linea con la dinamica che si era registrata l'anno precedente (+3,3%). Su questo risultato hanno inciso positivamente alcuni fattori:

- un incremento nella prima parte dell'anno della produzione e del commercio di beni (c.d. effetto di "frontloading" in vista dell'introduzione dei maggiori dazi)
- migliori condizioni finanziarie a livello globale
- politiche macroeconomiche favorevoli
- una crescente domanda di nuovi investimenti legati all'intelligenza artificiale, soprattutto negli Stati Uniti.

Tuttavia, la dinamica dell'economia mondiale nel 2025 non sconta ancora appieno gli effetti dell'aumento dei dazi e beneficia, al contrario, del forte incremento del commercio registrato prima della loro introduzione. Come evidenziato nell'ultimo Rapporto di previsione del Centro Studi Confindustria, i dazi USA verso il resto del mondo stanno ridisegnando la geografia degli scambi globali, in particolare quelli con l'Europa. Queste nuove barriere commerciali, insieme all'euro forte sul dollaro, penalizzano molto la competitività di prezzo dei beni europei negli USA, soprattutto rispetto alle produzioni domestiche americane. Nel lungo periodo, è forte l'incentivo a rilocalizzare alcune produzioni nel mercato USA e il rischio per l'industria europea è quello di perdere parti vitali del tessuto produttivo. La recente sentenza della Corte Suprema americana che ha dichiarato incostituzionale ampia parte delle tariffe imposte dal presidente americano Donald Trump, anche se potrà portare ad un parziale abbassamento nell'immediato delle tariffe recentemente introdotte, genera un forte grado di incertezza che influirà sull'intero contesto economico di riferimento.

Fig.1- Dinamiche e previsioni del PIL a livello globale



Fonte: OECD e Banca d'Italia

Nel 2025 negli **USA** i consumi privati hanno rallentato rispetto al 2024 per effetto di vari fattori, quali: la diminuzione delle importazioni a causa dell'aumento dei dazi; un minore tasso di immigrazione; la chiusura momentanea delle attività da parte del Governo (c.d. "shutdown"). Tuttavia, i crescenti investimenti in macchinari e software per l'analisi dei dati, uniti alla vivacità del mercato azionario hanno generato effetti positivi sull'economia.

Gli investimenti privati hanno sostenuto anche la crescita del **Giappone** che ha sperimentato alti tassi d'inflazione ed un crollo a fine anno degli investimenti in immobili residenziali. In **Cina** la produzione e il commercio nella prima parte dell'anno hanno sostenuto l'economia, a fronte di un forte deprezzamento dei valori immobiliari. Il PIL reale del **Regno Unito** è cresciuto oltre le aspettative nella prima metà del 2025 e si stima un aumento del +1,4% sull'intero anno. Nel paese, la dinamica rimane debole e la crescita dei consumi privati è contenuta. La politica fiscale continua a essere restrittiva, mentre la politica monetaria si sta solo gradualmente allentando, poiché l'inflazione resta al di sopra del valore obiettivo.

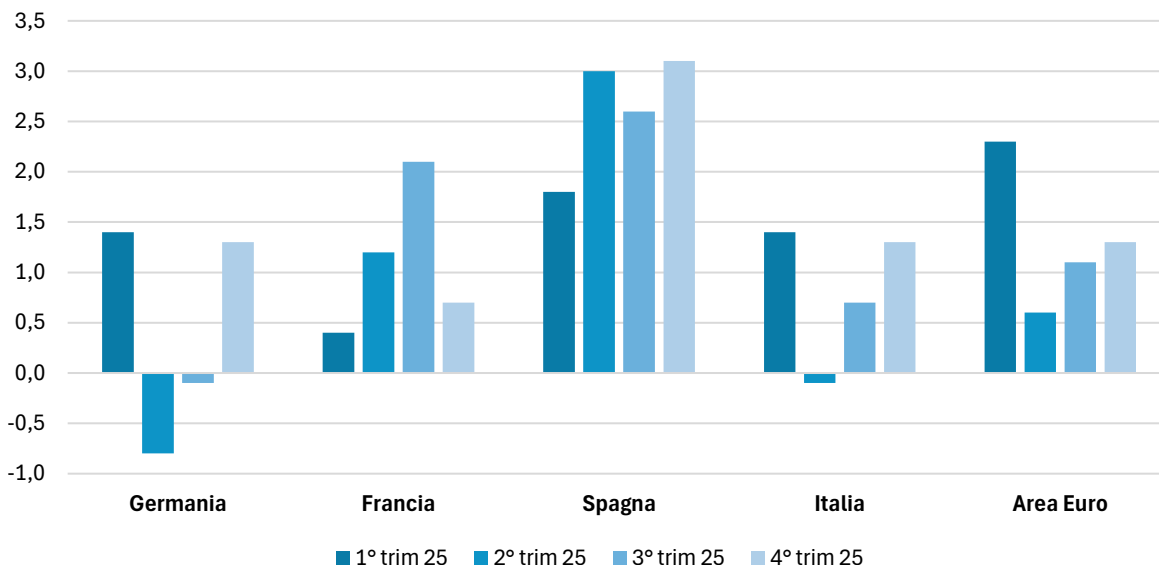
Sul fronte degli scambi commerciali globali, la diminuzione delle importazioni degli USA è stata parzialmente compensata da un incremento del commercio in **India e negli altri paesi emergenti dell'Asia**. Questi ultimi, a loro volta, hanno visto crescere le esportazioni verso Cina e USA, in molti casi in relazione alla domanda di beni legati allo sviluppo dell'IA.

Per il futuro, l'OCSE intravede "fragilità crescenti" a livello globale in termini di inasprimento delle barriere commerciali, possibili tensioni e rischi finanziari che potrebbero gravare sul costo del debito, un graduale indebolimento del mercato del lavoro ed un basso incremento della produttività. La crescita potrebbe rallentare dunque al +2,9% nel 2026. Solo nella parte finale dell'anno le condizioni finanziarie miglioreranno e l'inflazione più bassa sosterrà la domanda, con le economie emergenti asiatiche che continueranno a rappresentare i principali contributori alla crescita globale. Si potrà quindi assistere ad una leggera risalita al +3,1% nel 2027.

L'economia dell'**area euro** nel 2025 è rimasta stabile nonostante il difficile contesto internazionale. Ad un +0,9% del 2024 è seguito un +1,3% stimato nel 2025. Dopo una prima metà dell'anno caratterizzata da andamenti volatili, riconducibili agli effetti dell'anticipazione degli scambi commerciali in vista dell'aumento dei dazi statunitensi, nel terzo trimestre la crescita è stata trainata dalla domanda interna e dall'accumulo di scorte dal lato della spesa. In particolare, i settori dell'informazione e delle comunicazioni hanno contribuito positivamente alla crescita, mentre l'industria e il settore delle costruzioni sono rimaste stabili. Si stima una dinamica positiva anche nel quarto trimestre del 2025, trainata dall'attività nel settore dei servizi.

Nell'arco del 2025 le componenti del PIL si sono mosse in maniera differente nei principali paesi dell'area euro (fig. 2).

Fig. 2- Andamento trimestrale del PIL nel 2025 nei maggiori Paesi dell'Area Euro (Var.% tendenziali a prezzi costanti)



Fonte: Eurostat

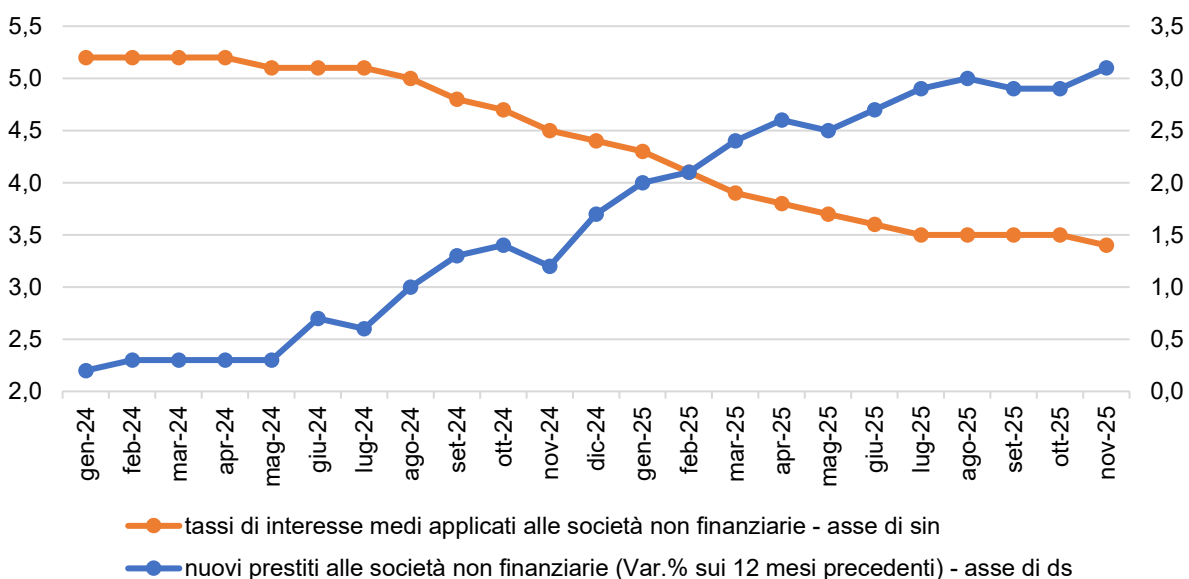
La **Germania** ha attraversato un prolungato periodo di stagnazione economica. Il PIL reale nel 2024 era risultato allo stesso livello del 2019 e in flessione del -0,5% rispetto all'anno precedente. Le esportazioni erano diminuite del -2,1% riflettendo una continua perdita di quote di mercato sugli scambi internazionali, in particolare nei confronti della Cina; hanno avuto uno slancio positivo nel primo trimestre 2025, in vista dell'annunciato aumento dei dazi, per poi tornare a rallentare nei mesi successivi. Elevati livelli di incertezza e condizioni di finanziamento relativamente restrittive hanno frenato gli investimenti in macchinari e attrezzature. La crescita dei consumi privati ha iniziato a migliorare tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025, preparando il terreno per una graduale ripresa a partire dalla fine del 2025. Si stima che sia nei dati di chiusura del 2025 (+0,2% rispetto al 2024) che nelle dinamiche del 2026 l'aumento dei dazi continuerà a pesare su export e investimenti, per quanto tali effetti siano controbilanciati da una maggiore spesa pubblica a supporto della domanda interna.

In **Francia**, si stima che la crescita del PIL sia passata dal +1,2% del 2024 al +0,8% del 2025. Nella prima metà dell'anno la crescita è stata sostenuta dall'accumulazione di scorte e dalla spesa pubblica. La spesa privata ha ristagnato per effetto dell'incertezza politica interna ed esterna. Si è verificata, poi, un'importante crescita del PIL nel terzo trimestre dell'anno per l'esportazione delle attrezzature per il trasporto che erano state prodotte e immagazzinate nei mesi precedenti. Si stima che questo trend sia proseguito anche nel quarto trimestre dell'anno.

La **Spagna** ha mantenuto ritmi di crescita superiori a quelli di Germania, Francia e Italia in tutti e quattro i trimestri dell'anno. Complessivamente, ad un +3,5% del 2024 si stima sia seguito un +2,9% nel 2025. Questa dinamica è stata sostenuta dal forte contributo della domanda interna, sia di consumi che di investimenti, mentre la bilancia commerciale ha avuto un impatto negativo, per effetto della diminuzione delle esportazioni e dell'incremento delle importazioni.

La BCE, dopo i ribassi attuati nella prima metà del 2025, ha mantenuto costanti i tassi ufficiali di riferimento nel corso della seconda metà dell'anno. La sua valutazione aggiornata conferma che l'inflazione dovrebbe stabilizzarsi sull'obiettivo del 2,0% a medio termine. Il basso livello di disoccupazione, la solidità dei bilanci del settore privato, l'attuazione graduale della spesa pubblica programmata per difesa e infrastrutture, insieme agli effetti favorevoli derivanti dalle passate riduzioni dei tassi di interesse, stanno sostenendo la crescita. I tassi medi applicati alle imprese (società non finanziarie) nell'area euro sono gradualmente scesi nel corso del 2025 e questo ha consentito un rafforzamento della crescita dei prestiti (fig. 3).

Fig. 3 – Tassi medi e dinamica dei nuovi prestiti alle imprese nell'Area Euro (Valori %)



Fonti: BCE e Banca d'Italia

1.2 La crescita in Italia

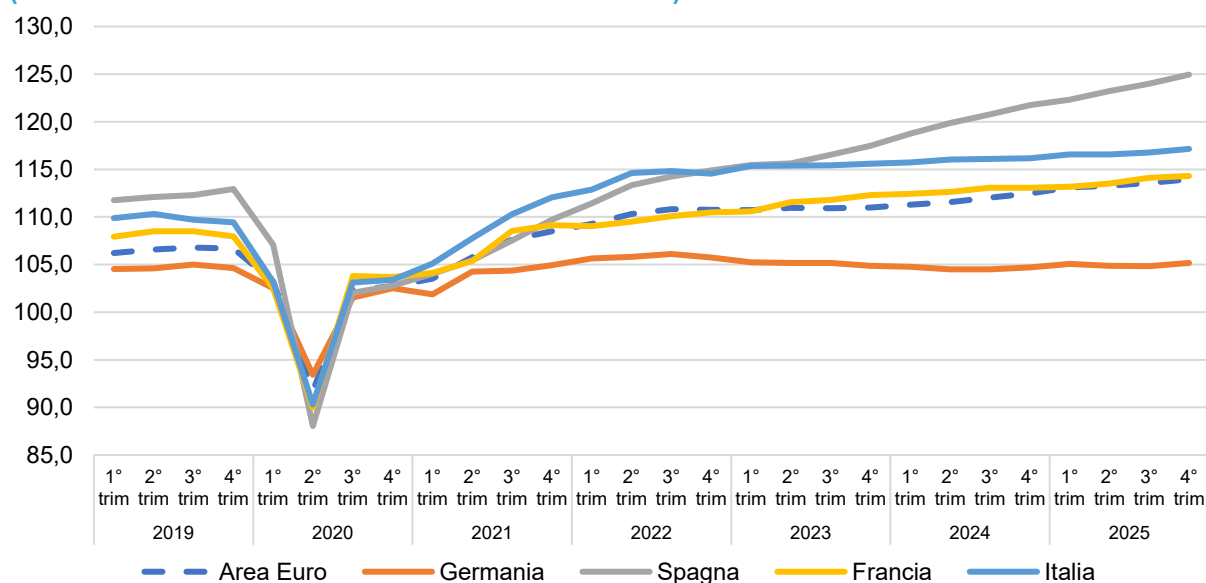
Le stime della crescita del PIL su base annua in Italia nel 2025 oscillano tra un +0,5% ed un +0,6% (tab. 1) e si pongono, dunque, al di sotto di quanto si era registrato nel 2024 (+0,7%), nonché di quanto stimato per la media dell'Area Euro (+1,3%). Tuttavia, guardando alla crescita registrata nell'ultimo quinquennio, si può osservare che **ad oggi in Italia i livelli di attività superano ampiamente quelli registrati nel 2019, con uno scostamento maggiore di quanto si osserva per Francia, Germania e la media dell'Area** (fig. 4).

Tab. 1 – Principali variabili macroeconomiche (Var.% a prezzi costanti rispetto all'anno precedente)

	ITALIA		AREA EURO	
	2024	2025*	2024	2025*
PIL	0,7	0,5	0,9	1,3
Esportazioni	0,0	1,4	0,6	1,5
Importazioni	-0,4	2,9	0,0	2,9
Prezzi al consumo	1,1	1,7	2,4	2,1
Consumi	0,6	0,5	1,3	1,3
Investimenti	0,5	2,8	-2,0	2,2
Tasso di disoccupazione (a fine anno)	6,6	6,1	6,3	6,3
Debito pubblico in % su PIL (dato puntuale)	134,9	136,4	88,1	88,8

(*) Stime. Fonti: Banca d'Italia, Commissione Europea, Istat, UpB

Fig. 4 – Crescita trimestrale del PIL nel periodo 2019-2025 (Valori concatenati – Numeri indice: Anno 2020 =100)



Fonti: Eurostat, UpB

Come si legge nel Bollettino Economico di Banca d'Italia, nel corso del 2025, il PIL italiano, dopo un'importante crescita della domanda statunitense che lo aveva sostenuto nel primo trimestre, ha subito un rallentamento in primavera, per poi tornare a crescere nel terzo trimestre del 2025. Ha contribuito a questa ripresa il deciso rialzo delle esportazioni, in parte ascrivibile a fattori temporanei (quali la vendita di mezzi di navigazione marittima), a fronte di un più moderato incremento delle importazioni.

La domanda interna ha fornito un apporto positivo soprattutto in termini di nuovi investimenti. Nei primi tre trimestri dell'anno (tab. 2), gli **investimenti** hanno visto complessivamente una crescita in termini reali del +3,1%. Tale dinamica risente positivamente dell'incremento della spesa per immobili diversi dalle abitazioni (+15,2%), che comprende un'importante fetta di investimenti in opere pubbliche legate al PNRR; gli investimenti in nuove costruzioni non residenziali private, si stima siano diminuiti del -1,5% rispetto al 2024. Peggiora la dinamica degli investimenti in abitazioni, che

sconta un -5,6%. Sono cresciuti del +2,4% gli investimenti macchinari (circa un terzo del totale della spesa), a fronte di una sostanziale stabilità del comparto dei mezzi di trasporto (+0,8%). In positivo anche gli investimenti di proprietà intellettuale – trainati dagli investimenti in software e IA – che rappresentano ormai circa il 15% degli investimenti complessivi ed hanno visto un aumento del +4,6% rispetto al totale.

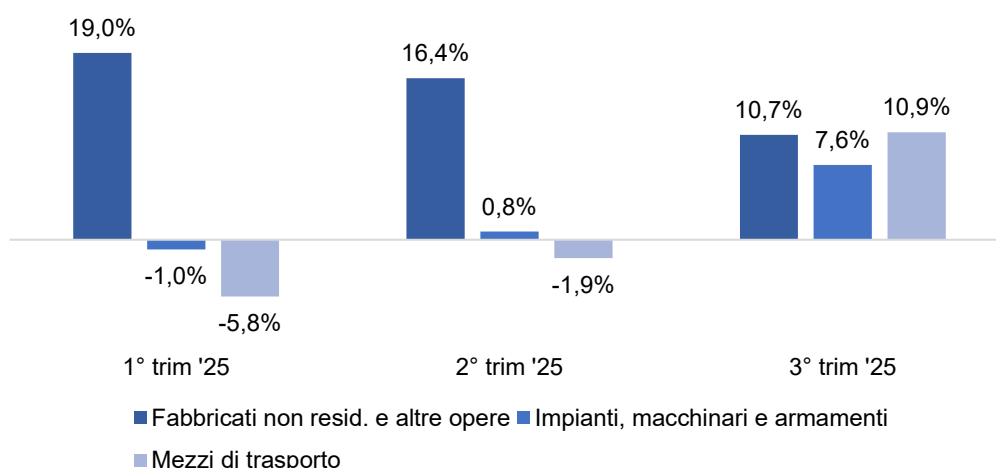
**Tab. 2 – Investimenti fissi lordi nei primi tre trimestri dell'anno
(a valori costanti)**

	2024	2025	VAR. %
Abitazioni	100.380	94.800	-5,6%
Fabbricati non resid. e altre opere	72.600	83.652	15,2%
Impianti, macchinari e armamenti	106.207	108.767	2,4%
Mezzi di trasporto	18.786	18.938	0,8%
Risorse biologiche coltivate	459	456	-0,7%
Prodotti di proprietà intellettuale	47.123	49.289	4,6%
Totale	327.595	337.845	3,1%

Fonte: Istat

Gli investimenti in immobili non residenziali hanno mostrato una dinamica positiva in tutti i trimestri considerati, l'ANCE¹ stima che il solo segmento delle opere pubbliche sia cresciuto +19,1% nell'arco dell'intero anno. I comparti degli investimenti in beni mobili (beni strumentali e mezzi di trasporto) hanno avuto una dinamica negativa nel primo trimestre dell'anno, seguita da un leggero miglioramento nel secondo trimestre. Il terzo trimestre ha visto, poi, un incremento per tutte le tipologie di investimenti finanziabili in leasing. La crescita ha superato il +10% per gli investimenti in immobili non residenziali e beni strumentali ed è stata pari al +7,6% nel comparto dei mezzi di trasporto (fig. 5).

**Fig. 5 – Dinamica trimestrale degli investimenti fissi lordi
(var. % a prezzi costanti sul periodo corrispondente)**



Fonte: Istat

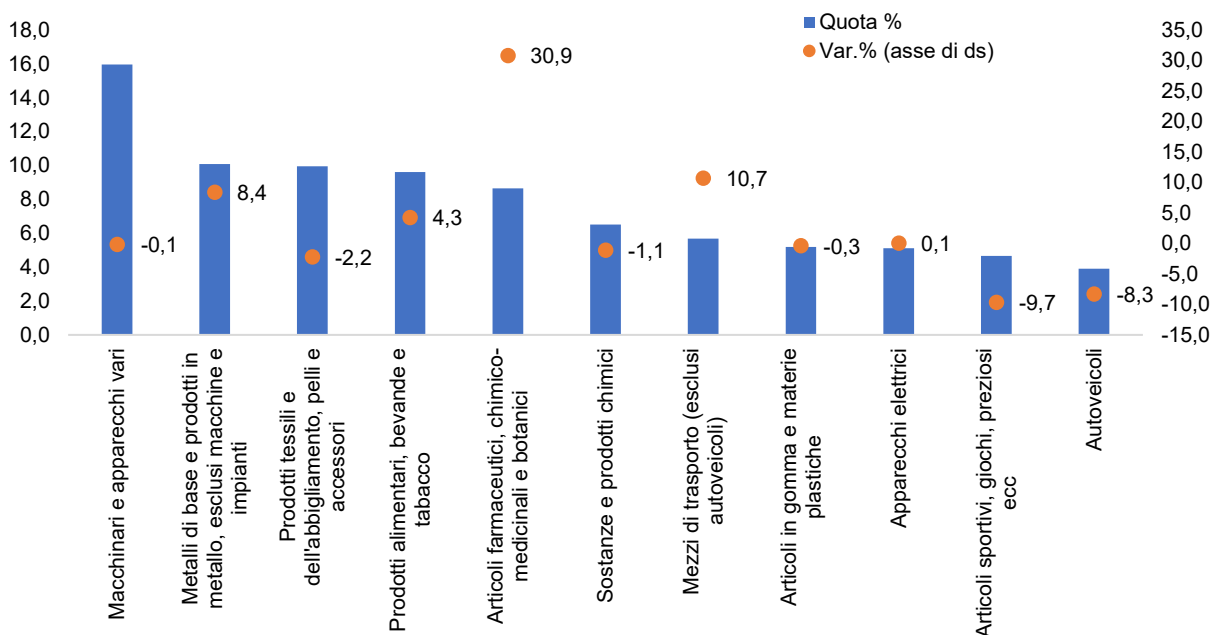
I consumi delle famiglie sono cresciuti in misura marginale (+0,5% la crescita stimata per il 2025), nonostante l'aumento dei redditi reali. I timori sulle prospettive economiche si sono riflessi nella propensione al risparmio, che si è mantenuta più elevata rispetto al periodo precedente la pandemia.

Nei primi undici mesi del 2025 l'export ha registrato una crescita tendenziale del +3,1%, spiegata dalle maggiori vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+30,9%), mezzi di

¹ Associazione Nazionale Costruttori Edili

trasporto esclusi gli autoveicoli (+10,7%), metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (+8,4%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (+4,3%). Pressoché stazionarie le esportazioni di macchinari, di apparecchi elettrici e articoli in gomma e materie plastiche, mentre, guardando ai settori che hanno un peso maggiore, si rilevano riduzioni ampie per articoli sportivi, giochi, strumenti musicali, preziosi, strumenti medici e altri prodotti n.c.a. (-9,7%) e per gli autoveicoli (-8,3%) (fig. 6).

Fig. 6 – I principali settori di export dell'Italia (peso e dinamica nei primi 11 mesi del 2025)



Fonte: Istat

Dal lato dell'offerta, il sostegno più significativo alla crescita nel 2025 è stato fornito dai servizi alle imprese. Nei primi undici mesi dell'anno si è osservata, in particolare, una crescita del +5,0% del fatturato dei servizi di informazione e comunicazione ed andamenti comunque positivi in tutte le principali altre voci dei servizi (tab. 3).

Tab. 3 – Fatturato nei servizi (Valori nei primi 11 mesi dell'anno - Var.% 25/24)

Principali settori	2025/24
Servizi di informazione e comunicazione	5,0
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	5,0
Trasporto e magazzinaggio	2,8
Attività professionali, scientifiche e tecniche	2,8
Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	2,2
Attività immobiliari	0,8
Commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli	0,2
Altri servizi	3,3
Totale servizi	1,6

Fonte: Istat

La produzione industriale, invece, nel 2025 è scesa del -0,2%. Tra i principali raggruppamenti settoriali, solo in quello della produzione di energia si è registrato un incremento, che è stato pari a +2,3%. Nell'ambito della manifattura (tab. 4), i settori che hanno registrato la crescita maggiore rispetto all'anno precedente, sono stati: l'industria farmaceutica (+3,8%), quella alimentare (+1,6%) e la fabbricazione di computer e di prodotti di elettronica (+2,6%); le flessioni più ampie hanno

interessato l'industria tessile, abbigliamento, pelli e accessori (-5,5%) e la fabbricazione di mezzi di trasporto (-4,7%).

Tab. 4 – Indice della produzione industriale (Var.%)

Principali settori	2025/24
Alimentare	1,6%
Tessile	-5,5%
Legno, carta, stampa	0,0%
Chimica	-2,6%
Farmaceutica	3,8%
Gomma e materie plastiche	-0,6%
Metallurgia	0,6%
Elettronica	2,6%
Elettrificazione	-0,1%
Macchinari e attrezzature	-0,0%
Mezzi di trasporto	-4,7%
Media industria manifatturiera	-0,5%
Fornitura energia	2,3%
Estrattiva	1,3%
Media totale industria	-0,2%

Fonte: Istat

Nel quarto trimestre il PIL ha continuato ad espandersi, sospinto da un nuovo incremento nel terziario e da un recupero nell'industria. In prospettiva, l'attività nella manifattura potrebbe risentire dell'intensificarsi della concorrenza cinese in molti comparti, in un contesto di riorientamento dei flussi commerciali provenienti dalla Cina verso paesi diversi dagli Stati Uniti.

DATI DI SINTESI DEL CAPITOLO

	2024	2025
Crescita globale	3,3%	3,2%
Crescita Area Euro	0,9%	1,3%
Crescita Italia	0,7%	0,5%
Investimenti	0,5%	2,8%
Consumi	0,6%	0,5%
Inflazione	1,1%	1,5%
Esportazioni	0,0%	1,4%

Pubblicazioni di riferimento

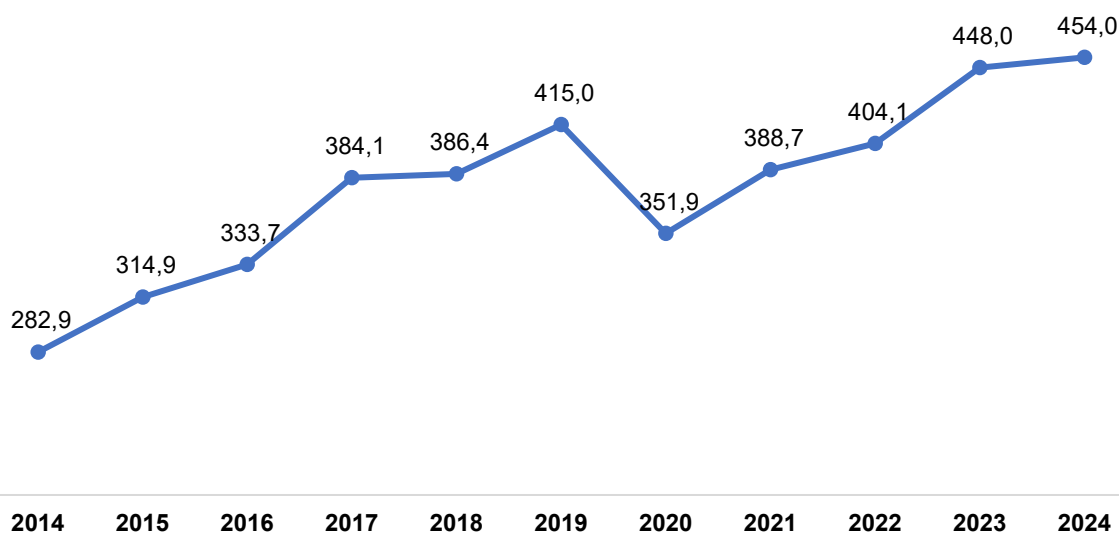
Ance, Direzione Affari Economici, Finanza e Centro Studi.
 Osservatorio Congiunturale dell'Industria delle Costruzioni. Gennaio 2026.
 Banca d'Italia. Bollettino Economico N.1/26. Gennaio 2026.
 Banca Centrale Europea. Bollettino Economico BCE N.8/2025. 15 gennaio 2026.
 Banca Centrale Europea. Dati aggiornati al 6 febbraio 2026.
 Banca Centrale Europea. Decisioni di politica monetaria. 2 febbraio 2026.
 Centro Studi Confindustria. Rapporto di previsione. Ottobre 2025.
 Centro Studi Confindustria. Congiuntura Flash. 26 gennaio 2026.
 Commissione Europea. European Economic Forecast. Autumn 2025. November 2025.
 Istat. Conti economici trimestrali. III trimestre 2025. 28 novembre 2025.
 Istat. Commercio con l'estero e prezzi all'import. 15 gennaio 2026.
 Istat. Fatturato dell'industria e dei servizi. Novembre 2025. 29 gennaio 2026.
 Istat. Nota sull'andamento dell'economia italiana. 13 gennaio 2026.
 Istat. Produzione industriale. Dicembre 2025. 11 febbraio 2025.
 Istat. Stima preliminare del PIL. IV trimestre 2025. 30 gennaio 2026.
 OECD. Economic Outlook. Resilient Growth but with Increasing Fragilities. December 2025.
 Ufficio Parlamentare di Bilancio. Nota sulla congiuntura. Febbraio 2026.

2. Il leasing nel 2025

2.1 Il leasing in Europa nella prima metà dell'anno

In Europa, si stima che il 28% circa degli investimenti strumentali e in mezzi di trasporto siano finanziati in leasing. Le statistiche della Federazione Europea del Leasing (Leaseurope) comprendono i dati di 25 diversi Paesi². Tali dati fotografano un settore che ha vissuto una grande espansione negli ultimi 10 anni, passando da uno stipulato pari a 283 miliardi di euro di nuovi finanziamenti nel 2014 ad un totale di 454 miliardi nel 2024 (fig. 7). Nel 2024, il nuovo business in Europa ha superato per la prima volta quello registrato negli Stati Uniti (447 miliardi di euro). La variazione rilevata rispetto all'anno precedente è stata positiva e pari al +3,1%, anche se leggermente inferiore alle dinamiche osservate in passato (+10,8% nel 2023 e +5,8% nel 2022).

Fig. 7- Serie storica dello stipulato leasing in Europa (valori in miliardi di euro)



Fonte: Leaseurope

Il mercato leasing europeo si caratterizza per una forte e crescente incidenza del comparto *automotive*, che nel suo complesso (leasing di autovetture più leasing di veicoli commerciali) rappresenta oltre il 75% dell'intero stipulato annuo, di cui il 57% è costituito da leasing e noleggio a lungo termine di autovetture. Una quota più contenuta e pari a circa il 14% si riferisce a contratti di leasing su beni ed attrezzature strumentali. Segue un 5% di leasing di beni aeronavali e ferroviari, un 3% di beni ICT, un 3% di leasing di immobili.

Le statistiche Leaseurope consentono di monitorare anche il peso del leasing sugli investimenti "green" e il ruolo che esso ha nel processo di transizione verso un'economia più sostenibile. Nel 2024 è stato finanziato in leasing:

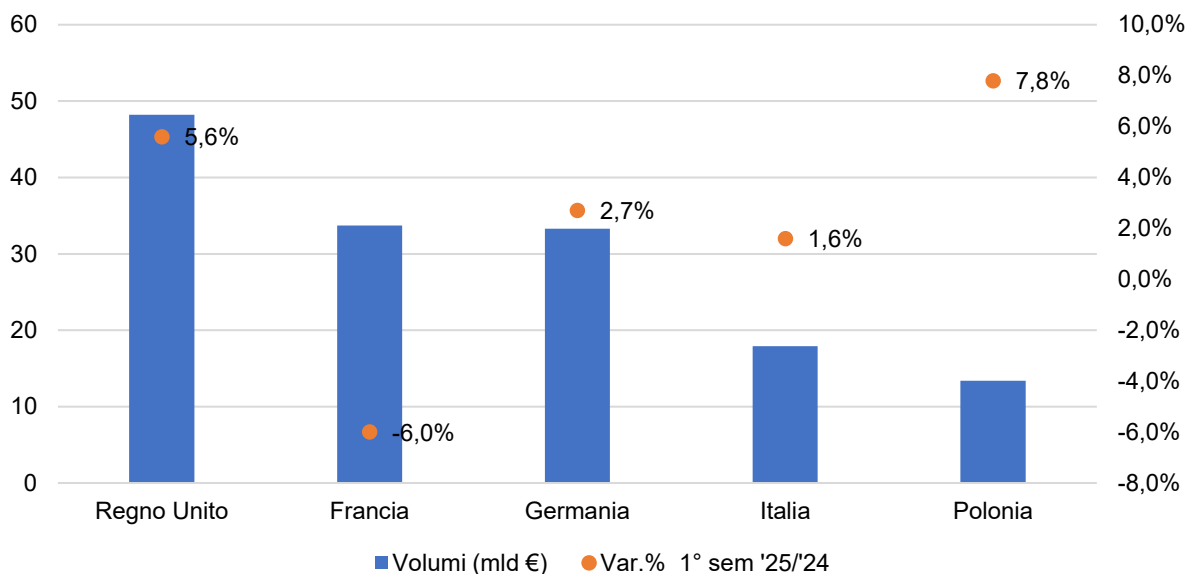
- il 23% delle nuove autovetture elettriche
- il 7% dei nuovi veicoli commerciali elettrici
- 3 miliardi di euro di biciclette elettriche
- 2 miliardi di euro di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili

Il leasing favorisce un'economia circolare, in quanto si stima che circa il 34% dei beni finanziati siano beni già precedentemente utilizzati.

² Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Croazia, Danimarca, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Marocco, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Regno Unito, Ungheria.

I dati del primo semestre 2025 fotografano una crescita del nuovo stipulato del +2,1%. Il leasing auto è stato il maggiore driver della crescita, con un +5,9% di incremento (sul quale comunque pesa la costante crescita dei prezzi delle autovetture). Il leasing strumentale ha visto una diminuzione del -8,7%, a seguito di forti rallentamenti in economie trainanti quali Francia e Germania. Il leasing immobiliare ha visto un +17,0%, come risultato di dinamiche molto differenziate nei diversi paesi considerati. Due terzi dello stipulato complessivo si è concentrato in cinque Paesi, nell'ordine: Regno Unito, Francia, Germania, Italia e Polonia (fig. 8).

Fig. 8 – I “top 5” del leasing in Europa: volume e dinamica dei nuovi contratti (1° semestre 2025)



Fonte: Leaseurope

Il Regno Unito mostra una crescita importante (+5,6%) e migliore rispetto alla chiusura del 2024 (+3,6%). Registra andamenti positivi sia nel leasing auto (+5,9%) che nel comparto strumentale (+3,9%).

In Francia si osserva una riduzione sia del leasing auto (-5,6%) che del leasing strumentale (-9,5%), a fronte di una ripresa del leasing immobiliare (+5,1%), che aveva visto una forte contrazione nell'anno precedente per lo scadere di importanti incentivi che avevano interessato il settore.

In Germania, dopo la flessione del -3,0% che si era osservata nel 2024, si osserva un +2,7% nel primo semestre dell'anno. La crescita è trainata soprattutto dalla ripresa del leasing auto (+29,3%) a fronte di un'ulteriore pesante flessione nel leasing strumentale (-37,5%). Tale dinamica ha fatto sì che il Paese – che solitamente si colloca nella seconda posizione in Europa per stipulato complessivo – si attesti in terza posizione dopo la Francia.

Per l'Italia il primo semestre si è chiuso con un moderato +1,6%, determinato da un incremento a due cifre (+12,9%) nel finanziamento di beni strumentali, a fronte di calo sul comparto dell'auto (-2,1%) e nell'immobiliare (-2,9%). Nel nostro paese, come si vedrà di seguito, il leasing ha visto una ripresa più sostenuta nell'ultima parte dell'anno, in corrispondenza di una dinamica più vivace degli investimenti.

Tra i “top 5” del leasing europeo, la performance migliore si osserva in Polonia, paese che – come riportato nel focus che segue – sta vivendo una forte espansione economica e che, da economia trainante del Centro Est europeo, potrebbe assumere un ruolo sempre più centrale nell'intera Europa.

Focus: leasing come indicatore della crescita economica della Polonia

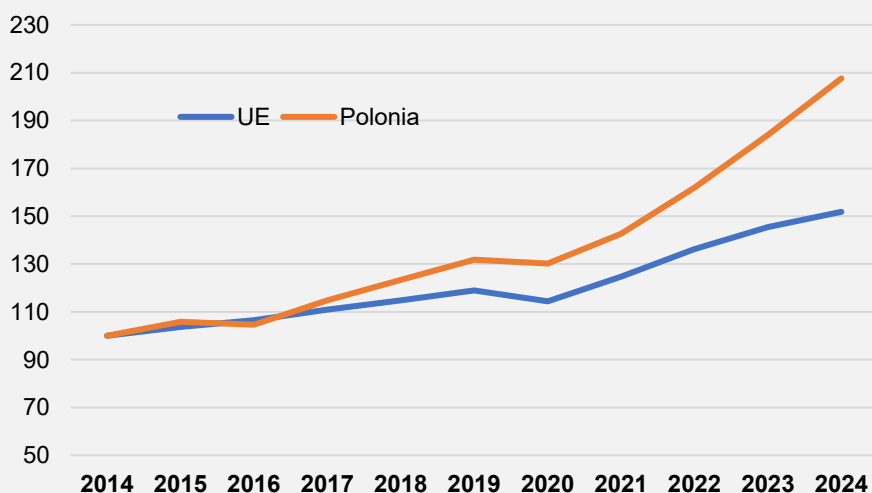
La Polonia è un paese che sta crescendo più della media europea. Ha registrato un tasso di crescita, dal 2014 al 2024, del +7,6% medio annuo rispetto a +4,3% dell'Unione Europea e, dopo un breve shock inflazionistico registrato nel 2023, l'economia del paese è tornata a crescere a ritmi sostenuti anche nel 2024 (+3,0%) e nel 2025 (+3,3%) (tab.5) (fig. 9).

Tab. 5 - Principali variabili economiche (Var.% a prezzi costanti)

	Polonia		UE	
	2024	2025*	2024	2025*
PIL	3,0	3,3	1,1	1,4
Consumi privati	3,0	4,1	1,5	1,5
Spesa Pubblica	7,7	3,6	2,4	1,8
Investimenti	1,4	3,4	-1,9	2,0
Export	2,0	2,2	0,8	1,6
Import	4,5	5,7	0,4	3,0
Tasso d'inflazione	3,8	3,8	2,6	2,5
Debito pubblico (in % del PIL)	55,2	59,3	82,0	82,8

(*) Stima. Fonti: Commissione Europea, OCSE

Fig. 9 – Serie storica del PIL (Numero indice 2014=100)



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

La Polonia presenta una struttura industriale diversificata, un'economia altamente integrata nelle catene del valore tedesche e della UE, una forte competitività. Grazie alla sua posizione strategica, è un nodo chiave per gli scambi europei e globali. Il Paese attrae investimenti da parte degli investitori esteri ed è tra i principali beneficiari dei fondi UE. La Polonia, inoltre, dispone di una forza lavoro giovane e qualificata e con buone conoscenze linguistiche, che rappresenta un asset importante per il paese. La nazione ha superato la crisi energetica causata dalla guerra ucraina rendendosi indipendente dal gas sovietico e nel 2025 ha compensato la diminuzione dell'export con una forte domanda interna, sostenuta anche da ingenti investimenti del settore pubblico.

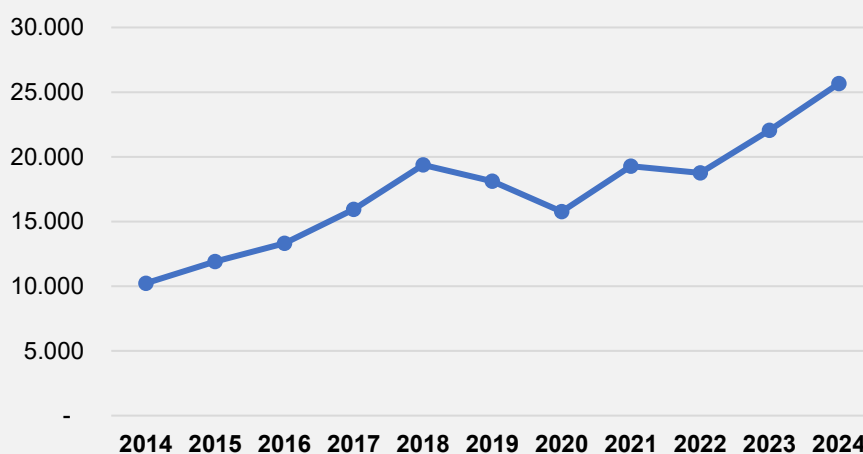
È attualmente uno dei principali beneficiari del *nearshoring*³ europeo. Dopo anni di dipendenza dalle forniture asiatiche, infatti, molte imprese stanno riportando produzione, logistica e funzioni di supporto più vicino ai mercati finali.

In questo nuovo scenario, la Polonia si distingue non solo per la dimensione dell'economia, ma anche per il ritmo di crescita che per il 2026 è previsto intorno a +3,4%, doppio rispetto alla media UE. Parallelamente, il paese si afferma come piattaforma logistica regionale. Grazie agli investimenti cofinanziati dall'UE – quasi 76 miliardi di euro di fondi di coesione nel periodo 2021-2027 – la rete di autostrade, ferrovie e porti è diventata uno dei principali asset competitivi del paese.

Il ruolo centrale che ha assunto la Polonia fin dall'avvio della guerra in Ucraina e il suo potenziamento militare, denota, infine, l'ambizione del paese ad affermarsi come una vera e propria potenza regionale europea. La Polonia punta a sbloccare il potenziale ancora inespresso dell'*Iniziativa dei tre mari*. Presentata nel 2015 insieme con la Croazia, tale iniziativa prevede il potenziamento e la costruzione di infrastrutture lungo l'asse nord-sud del continente, al fine di incentivare lo sviluppo economico, l'integrazione infrastrutturale e la cooperazione energetica degli Stati dell'Europa centro-orientale. Pur essendo un'economia relativamente giovane, che presenta ancora delle fragilità – come si è visto con riferimento alla crisi del 2023 – il potenziale di crescita è importante e potrebbe in prospettiva spostare gli equilibri economici europei verso l'Est del Continente.

Anche in questo paese il leasing rimane uno dei più importanti indicatori dell'attività economica, che riflette la reale propensione all'investimento delle imprese. Negli ultimi 10 anni lo stipulato leasing annuo in Polonia è passato da 10,2 miliardi di euro del 2014 ai 25,7 miliardi del 2024 (fig. 10), con un incremento medio annuo del +9,6% a fronte di un +8,0% in Europa e del +6,4% in Italia. In termini di volumi di nuovi contratti di leasing stipulati, il distacco tra Polonia e Italia è inferiore a quello che si rileva tra il nostro Paese e la Francia.

Fig. 10 – Lo stipulato leasing in Polonia (valori in milioni di euro)



Fonte: Leaseurope

La composizione dello stipulato per comparto in Polonia è analoga a quella che si osserva nel mercato europeo, con una prevalenza del leasing auto (73,9%), che nei primi sei mesi dell'anno ha visto un +8,4%; un peso importante del leasing strumentale (25,5%), che ha registrato nello stesso periodo un +5,5% ed un ruolo più marginale del leasing immobiliare (0,6%), che ha visto un +24,6%.

Articoli di riferimento:

ISPI Commentary: "Polonia: motore trainante dell'Est Europa" di Stefano Gorissen di SACE; luglio 2023

"Polonia 2026: hub ideale per l'imprenditore italiano"; Camera di commercio e industria italiana in Polonia; febbraio 2026

Geopolitica.info: "Il ruolo e le ambizioni della Polonia nel contesto della guerra in Ucraina"; Lorenzo Asquini; marzo 2024

³ ricollocamento di un'impresa, o di parte delle sue attività, in una nazione vicina a quella della casa madre.

BOX 1 - Basilea 4: sfide e opportunità per il settore del leasing in Europa

I requisiti patrimoniali richiesti a fronte del rischio di credito alle banche – e agli intermediari finanziari sottoposti ad un regime di vigilanza equivalente a quello delle banche – sono un presidio fondamentale per la stabilità del sistema bancario europeo e di fatto fissano dei limiti alle risorse che possono essere trasferite alle imprese sotto forma di nuovi finanziamenti, in proporzione al rischio affrontato.

Lo strumento del leasing si caratterizza rispetto alle altre forme tecniche perché è finalizzato al finanziamento di un bene strumentale all'attività d'impresa, bene che rimane di proprietà del soggetto finanziatore per tutta la durata del contratto. La proprietà del bene in capo al finanziatore e la sua strumentalità all'attività d'impresa contribuiscono a ridurre il rischio di credito associato all'operazione⁴.

Alla luce di ciò, nella versione finale del nuovo regolamento sui requisiti prudenziali delle banche c.d. CRR3 entrato in vigore il 1° gennaio 2025:

- è stata inserita una disposizione transitoria sul trattamento del leasing mobiliare nei metodi avanzati per il calcolo del requisito patrimoniale a fronte del rischio di credito⁵ (art. 495c, 1° comma);
- è stato conferito un mandato all'EBA (art. 495c, 2° comma) per la revisione dei parametri di rischio del leasing nelle diverse metodologie di calcolo dei requisiti patrimoniali a fronte del rischio di credito (standardizzata e avanzata).

1. DISPOSIZIONE TRANSITORIA PER IL LEASING

Nel primo comma, l'art. 495c di CRR3, dal titolo "Disposizioni transitorie per le esposizioni da leasing come tecnica di attenuazione del rischio di credito", introduce, per un periodo transitorio di cinque anni, un fattore di sconto decrescente nel tempo sull' *haircut* (Hc) che si applica per il calcolo dell'esposizione leasing garantita, ai fini della determinazione della LGD nel metodo IRB.

Tale disposizione, pur rappresentando un temporaneo riconoscimento della minore rischiosità del leasing, ha un impatto limitato e decrescente nel tempo in termini di minore assorbimento patrimoniale, si applica ai soli contratti di leasing su beni mobili e non interessa la gran parte del mercato leasing costituito da società che adottano la metodologia standardizzata ai fini della determinazione dei requisiti patrimoniali a fronte del rischio di credito (65% dell'intero portafoglio nel solo mercato leasing italiano).

Assilea, ABI e Leaseurope si sono pertanto battute affinché i requisiti di capitale nel caso del leasing venissero rivisti, al fine di meglio rappresentare il reale profilo di rischio di questa forma di finanziamento che, peraltro, **in Italia mostra nel periodo 2017-2024 tassi di perdita mediamente inferiori del 16% rispetto ad analoghi prodotti bancari**⁶.

⁴ La Legge 124 del 4 agosto 2017 ha, peraltro, finalmente consentito nel nostro Paese la tipizzazione normativa del contratto di leasing conferendone una maggiore efficienza nella gestione delle operazioni in default.

⁵ Le diverse metodologie previste per il calcolo dei requisiti minimi patrimoniali prudenziali a fronte del rischio di credito sono le seguenti:

- **SA: Standard Approach**, calcolo dei requisiti patrimoniali sulla base dei coefficienti regolamentari definiti per le diverse categorie di esposizioni e dell'eventuale rating esterno associato alla clientela.
- **IRB: Internal Rating Based Approach** (metodo avanzato), calcolo dei requisiti patrimoniali sulla base dei rating del cliente calcolati internamente dalla banca sulla base di un modello validato dall'Autorità di vigilanza competente. All'interno di questa classe di metodologia si distingue tra:
 - FIRB: Foundation Approach in cui il modello interno va a stimare solo la Probabilità di Default (PD) del cliente verso cui si ha l'esposizione da ponderare per il rischio, mentre si utilizzano parametri regolamentari per determinare la Loss Given Default (LGD) la perdita in caso di default dello stesso.
 - AIRB: Advanced Approach in cui il modello interno va a stimare sia la Probabilità di Default (PD) del cliente verso cui si ha l'esposizione da ponderare per il rischio che la Loss Given Default (LGD) in caso di default dello stesso.

⁶ Risultati dell'analisi condotta da Assilea e Kpmg sui dati dell'intero portafoglio delle operazioni di leasing perfezionate in Italia disponibili nella BDCR – Banca Dati Centrale Rischi del Leasing.

2. MANDATO EBA PER IL LEASING

Al secondo comma dell'art. 495c della CRR3, viene dato mandato all'EBA di redigere una relazione sulle adeguate calibrazioni dei parametri di rischio associati alle esposizioni da leasing nel quadro del metodo IRB, nonché dei fattori di ponderazione del rischio nel quadro del metodo standardizzato. L'EBA includerà nella sua relazione dati sul numero medio di default e perdite realizzate osservate nell'Unione per esposizioni associate a diversi tipi di beni oggetto di leasing e diversi tipi di enti che praticano attività di leasing. Tale relazione verrà presentata dall'EBA al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione entro il 10 luglio 2027.

Sulla base dei risultati di tale relazione la Commissione presenterà, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio UE una proposta legislativa di modifica della regolamentazione dei requisiti patrimoniali richiesti per il leasing entro il 31 dicembre 2028.

L'EBA ha incluso la rilevazione sul leasing nel QIS (Quantitative Impact Study dell'EBA) avviata nel 2026. I dati sulla rischiosità del leasing che emergeranno nella relazione EBA che ne deriverà avranno, dunque, impatti importanti:

- sia per gli operatori leasing
- che per le PMI che utilizzano il leasing.

Un minore assorbimento patrimoniale riferito all'esposizione leasing libererebbe, infatti, nuove risorse per il finanziamento degli investimenti delle PMI necessari ad accelerare la transizione ambientale e digitale dell'intero sistema europeo.

2.2 Il leasing in Italia

Il mercato del leasing in Italia ha visto raddoppiare i propri volumi nell'ultimo decennio. Nel 2025 il leasing ha finanziato 36,1 miliardi di euro di nuovi investimenti, cifra record per il settore guardando agli ultimi 15 anni. **Nel 2025, l'aumento rispetto al 2024 ha superato la crescita complessiva degli investimenti e si è attestato al +5,8%**; è cresciuto del +1,4% anche il numero dei nuovi contratti stipulati nell'anno (tab. 6 e fig. 11).

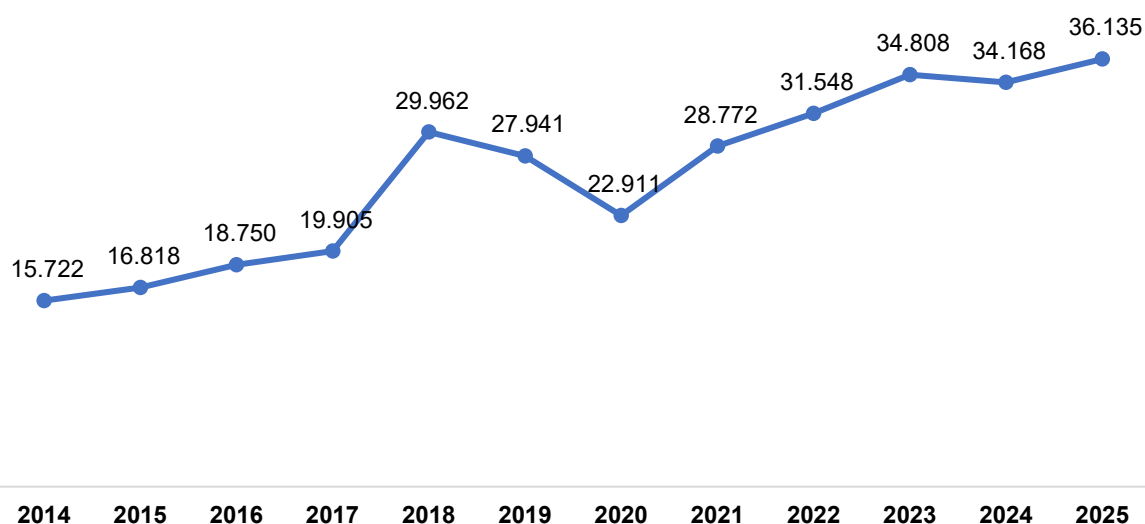
Tutti i maggiori comparti del leasing hanno chiuso l'anno in positivo. Il settore è stato trainato da una crescita a due cifre nel leasing strumentale (+15,2% sui volumi), alla quale si è sommato il buon andamento del comparto immobiliare (+5,9%) e una dinamica sostanzialmente "flat" del comparto auto (+0,9%). Si sono, inoltre, osservati incrementi importanti nei segmenti del leasing aeronavale e ferroviario e del leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, con una crescita in valore rispettivamente del +35,7% e del +6,7%.

Tab. 6 – Stipulato leasing periodo 2025 (valori in milioni di euro)

STIPULATO LEASING 2025	Numero	Valore (mln €)	Var % Numero	Var % Valore
Autovetture in leasing*	75.042	4.574	-3,5%	0,4%
Autovetture NLT*	346.976	10.379	0,7%	0,3%
Veicoli commerciali in leasing*	38.447	1.886	3,8%	8,9%
Veicoli commerciali NLT*	55.263	1.518	-1,6%	-5,8%
Veicoli Industriali	23.333	3.104	3,6%	2,5%
AUTO	539.061	21.461	0,2%	0,9%
Strumentale finanziario	92.643	9.088	5,5%	18,1%
Strumentale operativo	110.486	1.464	4,2%	-0,3%
STRUMENTALE	203.129	10.552	4,8%	15,2%
AERONAVALE E FERROVIARIO	302	770.484	11,4%	35,7%
Immobiliare costruito	2.055	1.905	-5,1%	0,0%
Immobiliare da costruire	458	1.305	7,3%	15,7%
IMMOBILIARE	2.513	3.210	-3,0%	5,9%
ENERGIE RINNOVABILI	616	140	36,6%	6,7%
TOTALE GENERALE	745.621	36.135	1,4%	5,8%

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

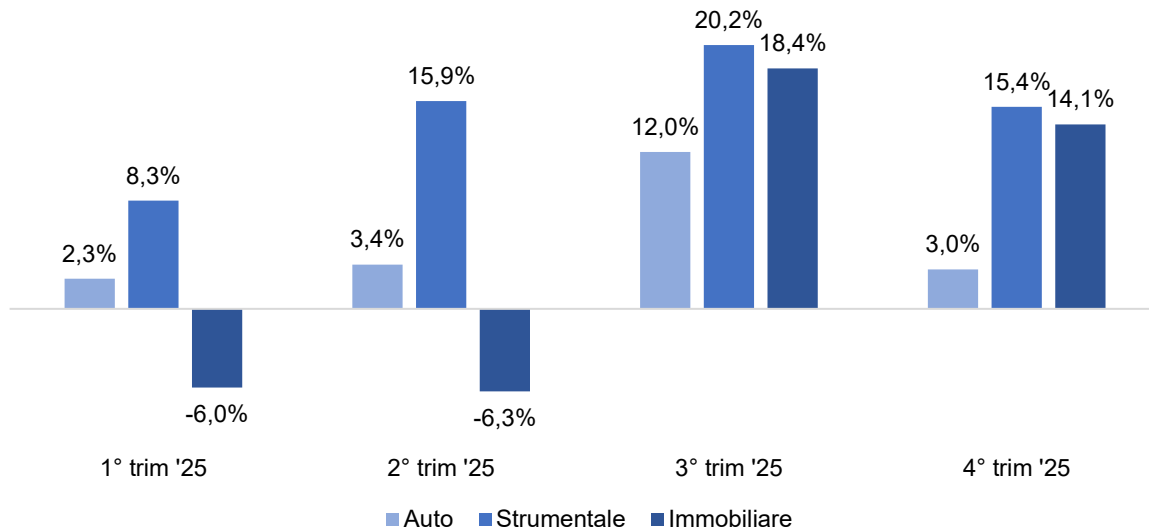
Fig. 11 - Serie storica nuovi contratti stipulati annualmente (valori in milioni di euro)



Fonte: Assilea e Centro Studi e Statistiche UNRAE

In coerenza con la dinamica trimestrale degli investimenti, il terzo trimestre – in particolare – ha visto una crescita importante in tutti e tre i principali comparti del leasing, con un +12,0% del comparto auto, un +20,2% del leasing strumentale e, dopo due trimestri in negativo, un +18,4% nel comparto immobiliare (fig. 12), la crescita è proseguita anche nel quarto trimestre dell’anno.

Fig. 12 – Dinamica trimestrale del leasing nei principali comparti (Var. % '25/'24, Volumi)



In termini di importi, il peso del leasing auto sulle nuove operazioni si è attestato nel 2025 al 59,4% dei nuovi volumi finanziati (dal 61,4% che si registrava nel 2024) (fig. 13a). Il leasing strumentale si è confermato come il secondo comparto per importanza e ha rappresentato il 29,2% del totale, quasi 2 punti percentuali in più rispetto al 2024. Segue il comparto del leasing immobiliare, in cui si è concentrato l’8,9% dei nuovi finanziamenti nel 2025 rispetto al 9,1% del 2024. Il peso del leasing aeronavale e ferroviario è contenuto, ma in lieve crescita rispetto all’anno precedente, con una quota del 2,1% (+0,4 p.p. rispetto al 2024). Il leasing di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili si è confermato pari allo 0,4% del totale.

Dei circa 746mila nuovi contratti stipulati nel 2025, poco meno dei due terzi ha finanziato l’utilizzo di mezzi di trasporto “targati” (autovetture e veicoli commerciali e industriali), il 27,2% quello di beni strumentali (fig. 13b).

Fig. 13a – Ripartizione dei nuovi contratti di leasing 2025 per comparto (in valore)

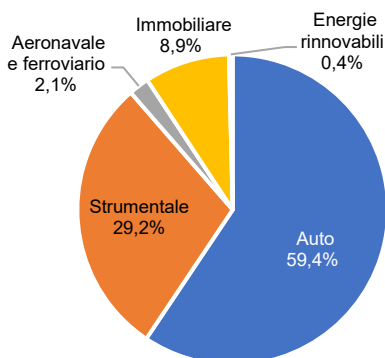
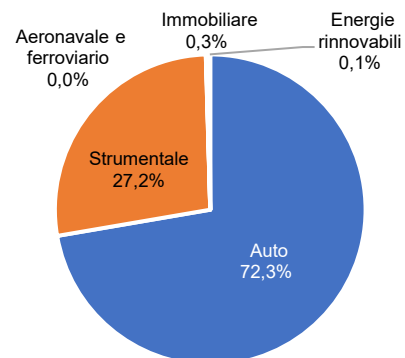


Fig. 13b – Ripartizione dei nuovi contratti di leasing 2025 per comparto (in numero)

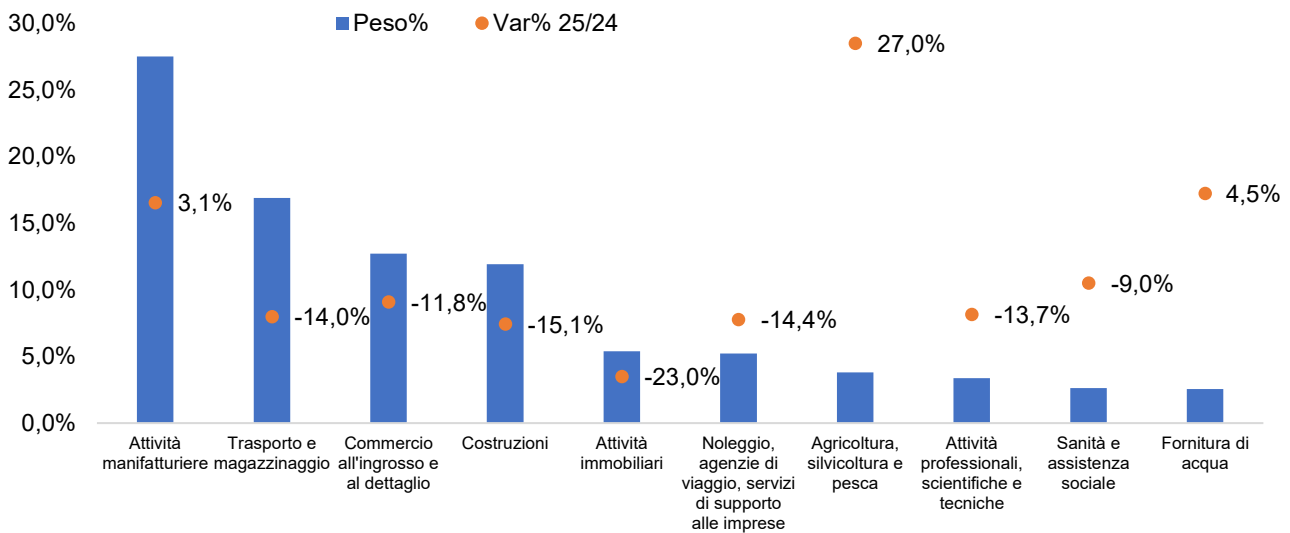


In un periodo, come si è visto in precedenza, di rallentamento della produzione e di un raffreddamento delle esportazioni, il leasing continua a fornire un fondamentale supporto al comparto produttivo. Anche nel 2025, infatti, il principale settore di clientela che ha utilizzato il leasing è stato quello manifatturiero, con una percentuale del 27,5% sul totale stipulato ed una crescita in valori assoluti del +3,1% rispetto all'anno precedente (fig. 14).

Seguono: il settore del trasporto e magazzinaggio, con un 16,9% sul totale (in flessione del -14,0% rispetto 2024) e quello del commercio all'ingrosso e al dettaglio che ha rappresentato il 12,7% del totale ed ha avuto una diminuzione del -11,8% rispetto all'anno precedente.

Da notare la crescita del +27,0% dei finanziamenti al settore agricolo rispetto al 2024 che si è tradotta, come si vedrà nel paragrafo successivo, anche in una crescente percentuale di nuovi contratti di finanziamento di macchinari agricoli.

Fig. 14 – Primi 10 settori Ateco della clientela leasing (peso% e var% in valore)



Fonte: elaborazioni Assilea su dati BDCR

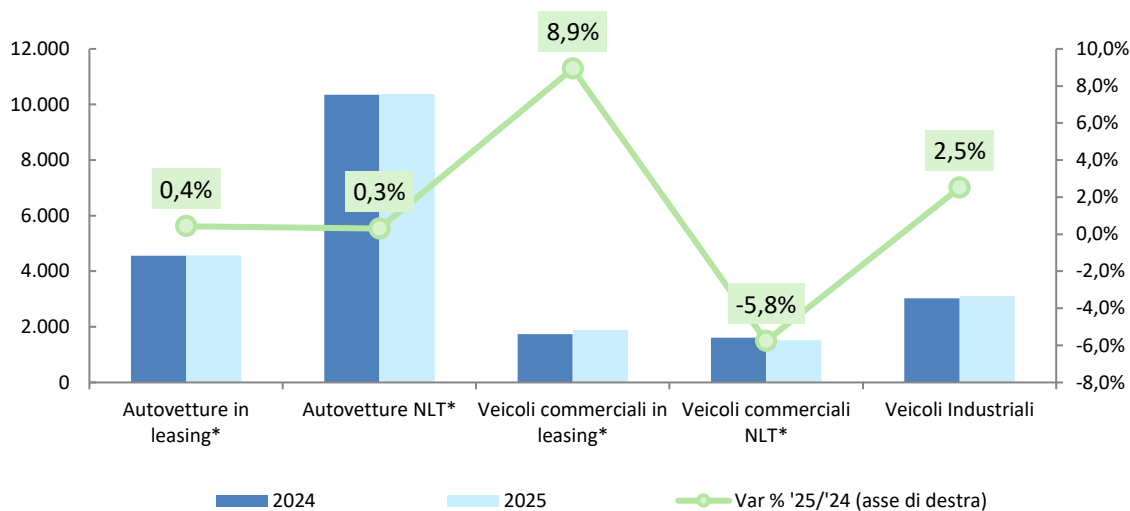
2.3 I principali comparti di beni finanziati

Nel 2025 il volume complessivo dei nuovi finanziamenti **auto** ha visto un +0,9% rispetto all'anno precedente. La dinamica è stata positiva in tutti i segmenti, ad eccezione del noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (-5,8%), che aveva visto però una forte espansione negli anni precedenti.

Il comparto delle autovetture risente delle complesse dinamiche del settore a livello nazionale ed europeo e ha registrato un timido +0,4% e +0,3% rispettivamente nel leasing e nel noleggio a lungo termine.

Più brillante, invece, è stata la dinamica del leasing di veicoli commerciali (+8,3%) e industriali (+2,5%). Questo conferma il maggiore legame di questi due comparti dell'*automotive* con il trend del comparto dei beni strumentali, che ha visto una forte accelerazione nell'anno considerato (fig. 15).

Fig. 15 – Stipulato leasing auto (valori in milioni di euro)

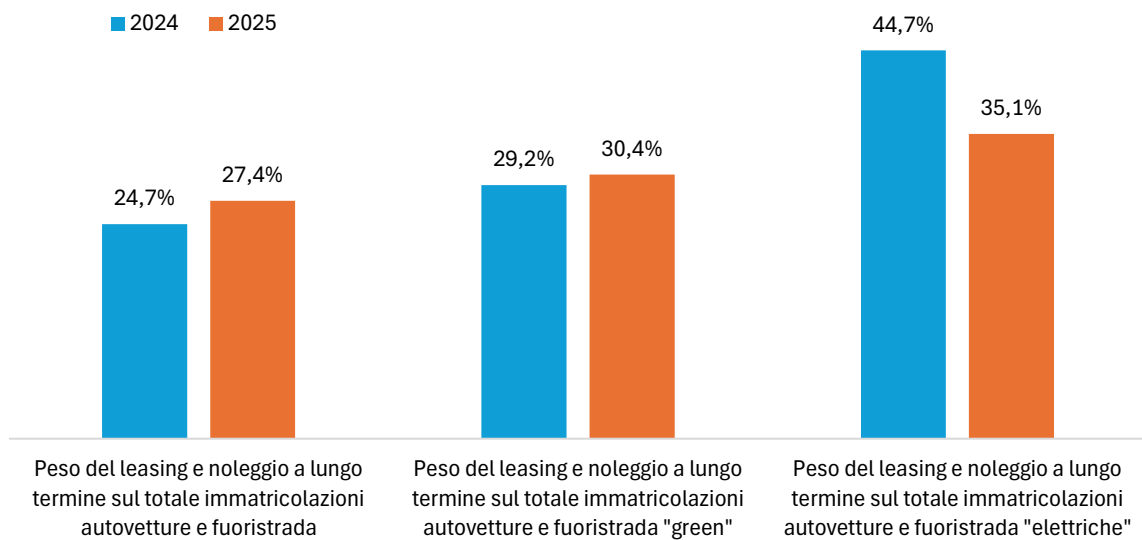


(*) elaborazioni Assilea su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

Oltre un quarto delle autovetture di nuova immatricolazione sono state finanziate in leasing o noleggio a lungo termine. È cresciuta, infatti, dal 24,7% del 2024 al 27,4% nel 2025 la percentuale di autovetture immatricolate che è stata finanziata in leasing o noleggio a lungo termine. È aumentata, in particolare, la penetrazione nel segmento delle autovetture “green” (ibride, plug-in e a batteria elettrica), passata dal 29,2% al 30,4% nei due anni considerati.

I dati 2025 confermano, inoltre, che **più di un terzo (35,1%) delle autovetture elettriche a “zero emission” immatricolate nel 2025 sono state finanziate in leasing o noleggio a lungo termine** (fig. 16).

Fig. 16 – Incidenza % del leasing e NLT sulle immatricolazioni di autovetture e fuoristrada totali, “green”, elettriche

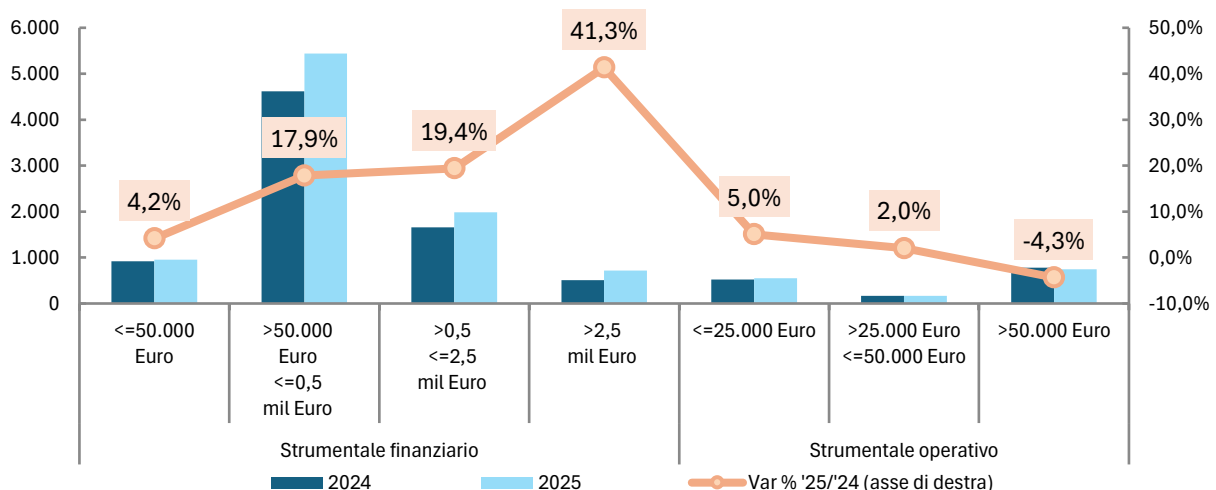


Fonte: elaborazioni Assilea su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

Rispetto al 2024, il **leasing strumentale** ha registrato una crescita complessiva del +15,2% sui volumi e del +4,8% sul numero dei nuovi contratti stipulati.

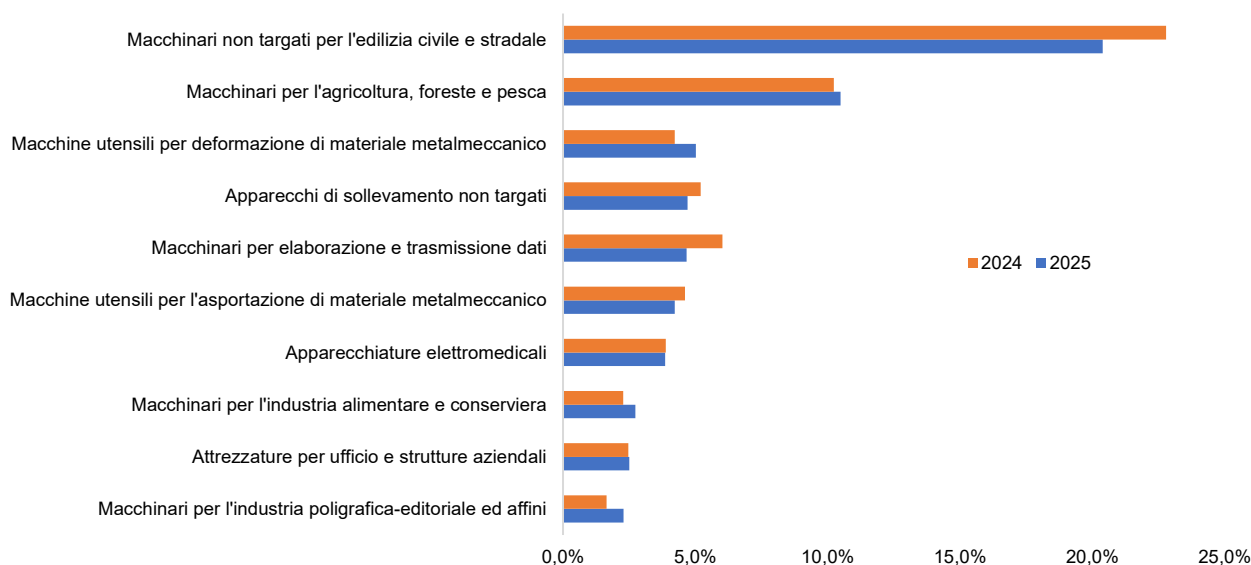
Il leasing finanziario, in particolare, ha trainato la crescita del comparto con un aumento del valore di stipulato del +18,1%, mostrando una dinamica positiva in tutte le fasce d'importo (fig. 17). Il leasing operativo, invece, ha visto una diminuzione in valore del -0,3% rispetto al 2024, con una flessione del -4,3% nei contratti della fascia d'importo più elevata superiore a 50.000€ (-4,3%), a fronte di una dinamica moderatamente positiva nelle altre fasce d'importo.

Fig. 17 – Stipulato leasing strumentale (valori in milioni di euro)



I macchinari non targati per l'edilizia civile e stradale si confermano al primo posto, per tipologia di beni finanziati, con un peso in valore (20,4%) sul totale leasing strumentale che scende lievemente rispetto all'anno precedente (22,8%) (fig. 18). Al contrario, cresce marginalmente il peso della seconda tipologia di beni per importo finanziato, quella dei macchinari per l'agricoltura, che passa dal 10,2% del 2024 al 10,5% del 2025. Sale al terzo posto (dalla sesta posizione che occupava nel 2024) il leasing di macchine utensili per la deformazione del materiale metalmeccanico, con un peso pari al 5,0% sul leasing strumentale (4,2% nel 2024) a conferma del crescente ruolo del leasing nel finanziamento del comparto manifatturiero.

Fig. 18 – I primi 10 segmenti di leasing strumentale per tipo bene (% in valore)



Fonte: elaborazioni Assilea su dati BDCR

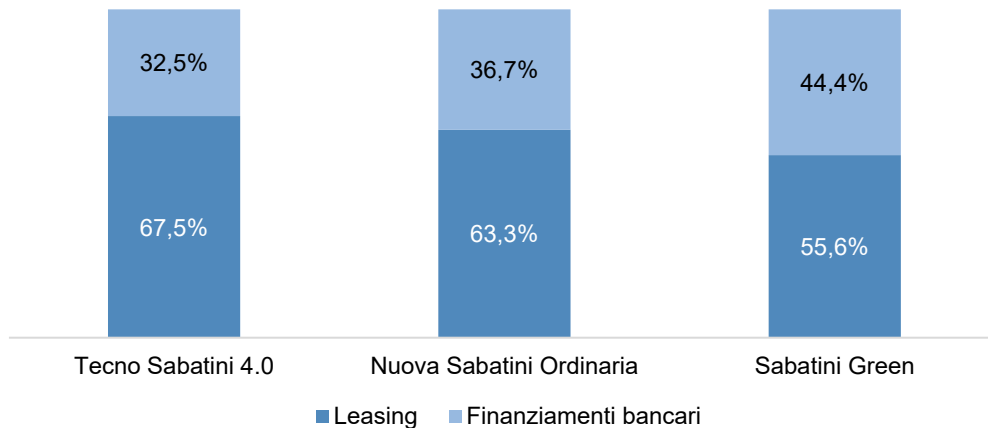
Anche nel 2025, le PMI hanno preferito utilizzare il leasing per finanziare i propri investimenti strumentali. Analizzando i dati sulla “Nuova Sabatini” – iniziativa a sostegno delle PMI per gli investimenti in macchinari, attrezzature, impianti, beni strumentali ad uso produttivo e hardware, nonché software e tecnologie digitali – si rileva che il 64,7% degli investimenti in beni strumentali acquisiti con tale agevolazione sono stati finanziati in leasing.

In particolare, il leasing ha inciso:

- per il 67,5% della Tecno Sabatini (sui beni ad elevato grado digitalizzazione inseriti nel Piano Industria 4.0)
- per il 63,3% della Nuova Sabatini Ordinaria
- per il 55,5% della Sabatini “Green” (macchinari, impianti e attrezzature nuovi di fabbrica ad uso produttivo, a basso impatto ambientale, inseriti nell’ambito di programmi finalizzati a migliorare l’ecosostenibilità dei prodotti e dei processi produttivi) (fig. 19).

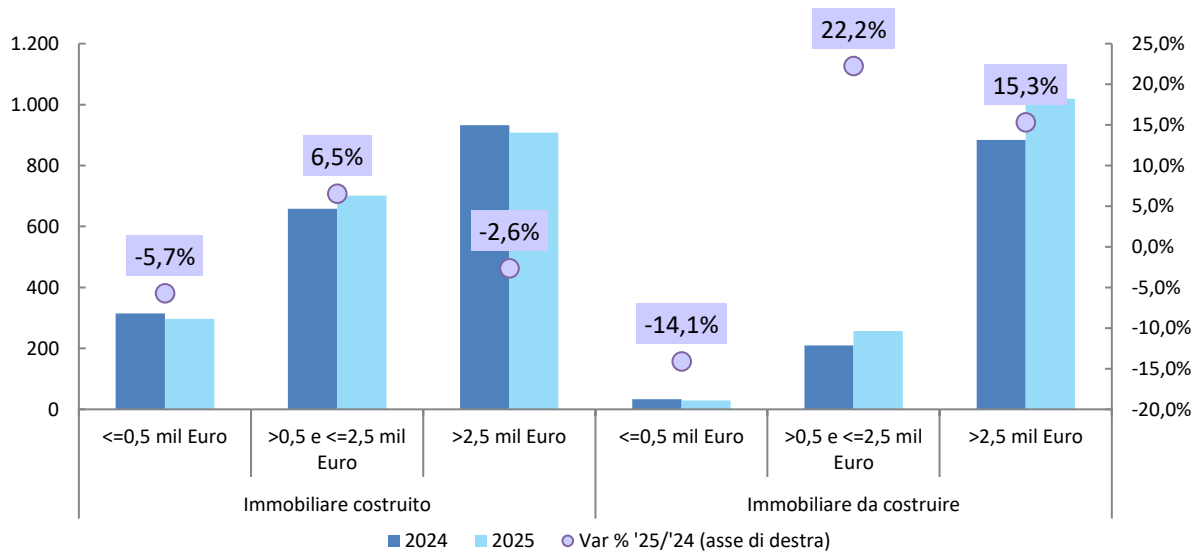
Complessivamente, con 7,3 Mld. di € di investimenti finanziati, il leasing è stato superiore dell'83,0% rispetto all'ammontare finanziato dal credito bancario e ha garantito alle PMI un risparmio complessivo di 680 milioni di € in termini di contributi Nuova Sabatini erogati.

Questi dati dimostrano come il leasing venga considerato dalle PMI italiane come uno strumento indispensabile per accrescere la propria capacità produttiva e transitare verso processi sempre più digitalizzati e sostenibili.

Fig. 19 – Ripartizione prenotazioni Nuova Sabatini nel 2025


Fonte: dati MIMIT

Il 2025 ha visto un incremento del **leasing immobiliare** del +5,9% sui volumi e una riduzione del -3,0% sul numero delle operazioni. Il trend positivo del comparto è da ricondursi alla dinamica del segmento del leasing di immobili in costruzione (+15,7%), che ha registrato una crescita nelle fasce d'importo più elevate a fronte di una flessione nei contratti di importo inferiore a 0,5 mil.€ (-14,1%). Nel segmento del leasing di immobili costruiti, invece, si rileva una crescita solo per i contratti di importo intermedio, compreso tra 0,5 e 2,5 mil.€ (+6,5%) (fig. 20).

Fig. 20 – Stipulato leasing immobiliare (valori in milioni di euro)


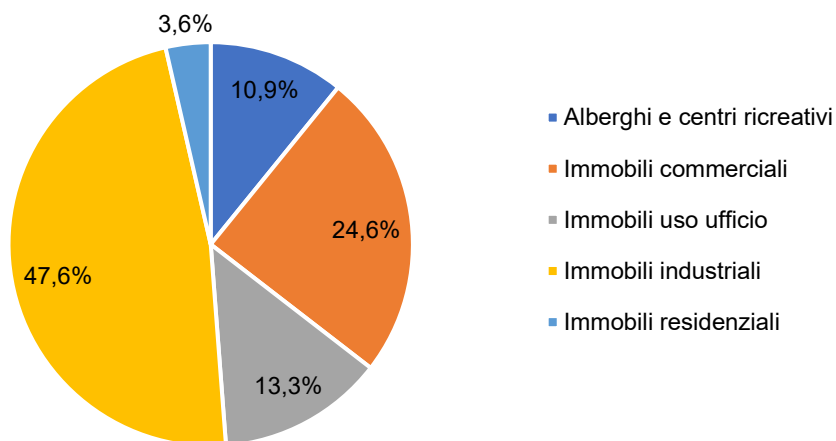
Guardando alla tipologia di immobili finanziati, per lo più “non residenziali”, gli immobili ad uso industriale si confermano la categoria prevalente (fig. 21); la loro quota sul comparto (47,6%) è tuttavia scesa, nell’anno di riferimento, al di sotto della metà del comparto (51,5% era invece la quota riferita al 2024).

Seguono gli immobili commerciali che rappresentano circa un quarto del totale (24,6%) in linea con l’anno precedente. Gli immobili ad uso ufficio pesano per il 13,3%, con una quota in lieve flessione rispetto al 2024 (16,1%).

Nel 2025 il leasing ha contribuito alla crescita delle infrastrutture per il turismo e l’intrattenimento. È aumentata sensibilmente la percentuale di finanziamenti in leasing di alberghi e centri ricreativi, salita al 10,9% del totale leasing immobiliare, rispetto al 4,7% del 2024, con un importo di finanziamenti nel settore che si è più che duplicato rispetto all’anno precedente.

Il leasing di immobili residenziali, infine, rappresenta una quota piuttosto modesta sul totale (3,6%), anche se in lieve crescita rispetto all’anno precedente (2,7%).

Fig. 21 – Ripartizione stipulato leasing immobiliare per tipologia di immobile locato (in valore)



Fonte: elaborazioni Assilea su dati BDCR

BOX 2 - Basilea 4 e il leasing “in costruendo”

Il leasing immobiliare rappresenta attualmente circa la metà del valore dei crediti in essere delle società di leasing in Italia. Questo perchè il valore medio dei contratti di leasing immobiliare è molto più alto di quello del leasing mobiliare e si tratta di contratti che hanno una durata ultra decennale che quindi permangono a lungo all’interno del portafoglio delle società di leasing.

Circa un terzo dei nuovi contratti stipulati annualmente riguarda immobili in costruzione. Pertanto, la ponderazione di tali operazioni ai fini del calcolo dei requisiti patrimoniali a fronte del rischio di credito ha un forte impatto sulle risorse che rimangono a disposizione delle società di leasing per erogare nuovi finanziamenti al comparto produttivo.

Proprio con riferimento alla ponderazione delle esposizioni garantite da immobili, la nuova regolamentazione sui requisiti patrimoniali (c.d. CRR3), introduce alcune modifiche rispetto allo schema pre-vigente. Le esposizioni relative ai finanziamenti garantiti da immobili vengono, infatti:

- segmentate in più classi con nuove ponderazioni;
- vengono modificati i coefficienti di ponderazione delle classi già esistenti.

La ponderazione ridotta delle esposizioni a cui generalmente il leasing immobiliare è assimilabile (esposizioni garantite da immobili non residenziali in cui la capacità di rimborso del debitore non dipende in misura rilevante dal reddito generato dall’immobile⁷) subisce modifiche molto lievi⁸, ma, ai fini dell’ammissibilità di tale ponderazione ridotta, viene introdotto un nuovo requisito: l’immobile a garanzia deve essere finito e completo.

Si pone dunque il problema di come ponderare il leasing su immobili da costruire; le alternative sono le seguenti⁹:

- considerare tali esposizioni come “non garantite” ed applicare la ponderazione della controparte (es. 100% se il cliente è corporate, 75% se retail ecc.)
- far rientrare questa classe di esposizioni all’interno della nuova classe di esposizioni introdotta in CRR3, ADC (Acquisition, Development, Construction), che presenta però un regime di ponderazione molto penalizzate, con un coefficiente pari al 150% (regime paragonabile a quello previsto per i crediti *non performing*).

Le esposizioni ADC sono una categoria di esposizioni che è stata introdotta nella nuova regolamentazione in sostituzione della preesistente categoria delle esposizioni garantite da “immobili speculativi/ad alto rischio”, cioè finanziamenti per la costruzione di immobili destinati alla rivendita a terzi. Il leasing difficilmente potrebbe rientrare in questa categoria, in quanto l’immobile in leasing è strumentale ad un’attività produttiva e viene costruito per l’utilizzatore finale che ha già stipulato il contratto di leasing. Le analisi condotte sui dati della BDCR per il periodo 2017-2024 hanno evidenziato, peraltro, tassi di perdita del leasing immobiliare più bassi di quelli mediamente registrati nei mutui ipotecari non residenziali. **Non emerge, inoltre, in media una maggiore rischiosità del leasing su immobili da costruire rispetto al “costruito” tale da poterne giustificare un aggravio di requisiti patrimoniali.**

⁷ Esposizioni immobiliari c.d. non-IPRE (Income Producing Real Estate).

⁸ Ponderazione al 60% per la parte non eccedente il 55% del valore di mercato dell’immobile in CRR3, rispetto ad una ponderazione al 50% per la parte non eccedente il 50% del valore di mercato dell’immobile in CRR2.

⁹ Nell’ambito della metodologia standardizzata per il calcolo del requisito patrimoniale a fronte del rischio di credito che, come si è visto, è attualmente la più diffusa.

Assilea ha presentato uno specifico quesito all'EBA in cui chiede che il leasing su immobile da costruire, che sia "strumentale" all'attività del cliente, venga considerato come un'esposizione non-IPRE e non-ADC e ponderato secondo il rischio attribuibile alla controparte. Tale quesito è in linea con la posizione che è stata fornita da Leaseurope nella consultazione sulle "EBA Guidelines on Acquisition, Development, and Construction (ADC) exposures to residential property (maggio 2024)".

Si auspica, pertanto, che la risposta al quesito Assilea consenta di chiarire come, per la natura stessa dell'operazione, il leasing su immobili da costruire diretto all'utilizzatore finale dell'immobile non debba ricevere la ponderazione penalizzante del 150%. In questo modo, il leasing potrà sempre più affermarsi come utile strumento di finanziamento anche per gli investimenti più strutturali delle PMI.

2.4 Dinamiche regionali

È possibile effettuare un'analisi della dinamica dello stipulato leasing a livello regionale su di un campione di dati (rappresentativo di oltre la metà dello stipulato complessivo) costituito dai soli contratti di leasing finanziario e operativo stipulati da banche e intermediari finanziari non facenti parte dei gruppi industriali del mondo automotive (c.d. "finanziarie di marca").

Il 45,7% di questi finanziamenti leasing si concentra nelle regioni di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna (tab. 7). Le prime due regioni hanno visto nel 2025 un incremento di stipulato rispettivamente del +10,6% e del +12,3%, mentre in Emilia-Romagna si è osservata una flessione del -3,5% rispetto all'anno precedente. Crescite importanti dei nuovi finanziamenti leasing si sono osservate anche in Puglia (+20,4%) e in Sicilia (+18,6%), seguite da Piemonte (+15,9%), Campania (+13,3%) e Trentino-Alto Adige (+10,1%).

Tab. 7 – Le prime 10 regioni per volumi di nuovi finanziamenti leasing 2025

	Ripartizione '25	Var.% 25/24	Valore stipulato* in rapporto al n. imprese attive
1 Lombardia	24,1%	10,6%	10.781
2 Veneto	11,5%	12,3%	10.003
3 Emilia-Romagna	10,1%	-3,5%	9.525
4 Piemonte	7,9%	15,9%	7.631
5 Lazio	7,6%	-7,9%	5.924
6 Campania	7,5%	13,3%	5.408
7 Toscana	5,5%	-1,7%	5.886
8 Sicilia	5,2%	18,6%	5.073
9 Puglia	4,3%	20,4%	4.788
10 Trentino-Alto Adige	3,5%	10,1%	11.930
Altre regioni	12,6%	8,5%	4.859
Totale campione	100,0%	7,9%	7.177

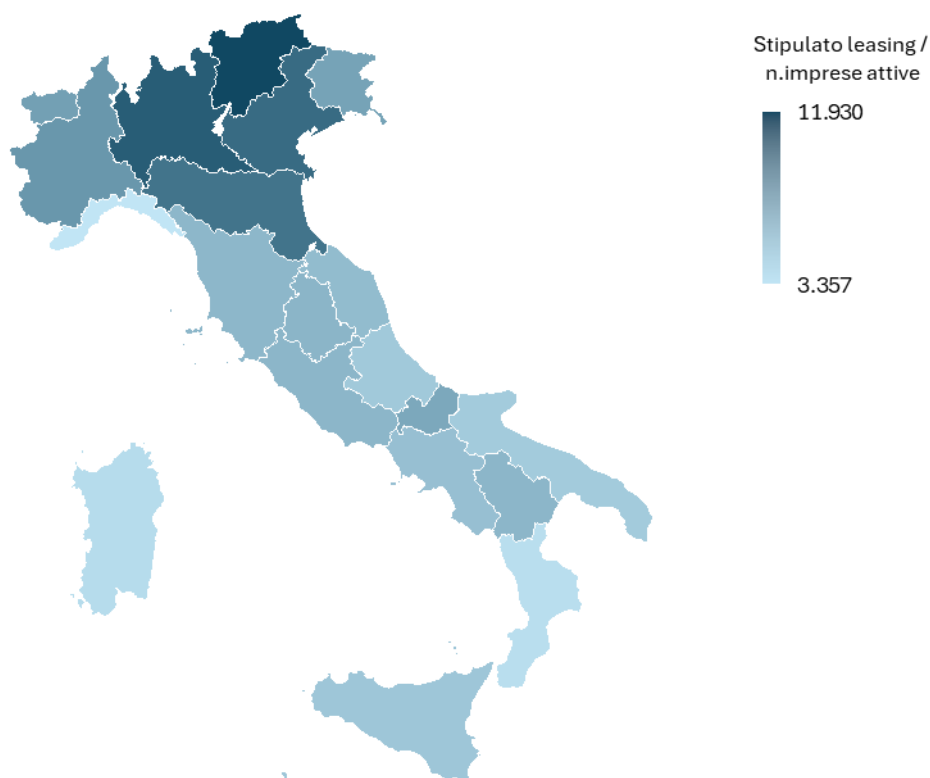
(*) Riparametrato al totale stipulato complessivo
Fonte: elaborazioni Assilea su dati BDCR

Rapportando i volumi di nuove stipule leasing ai dati sul numero di imprese attive sul territorio, il **Trentino-Alto Adige è la regione che presenta la maggiore diffusione dei nuovi finanziamenti leasing nel tessuto imprenditoriale locale**, con una media di circa 12.000 euro di nuovi finanziamenti leasing pro-capite ad impresa stipulati nel 2025 (fig.22).

Tale primato sui volumi, che riflette l'alta incidenza nella regione del leasing immobiliare – comparto con importi medi elevati – è confermata anche da una maggiore diffusione nella regione del leasing in termini di numero di nuovi contratti stipulati nell'anno (20 nuovi contratti ogni 100 imprese, rispetto ad una media di 15 contratti ogni 100 imprese in Italia).

La cartina sul grado di diffusione dei nuovi finanziamenti leasing nelle diverse regioni mostra che **esistono ancora ampi margini di crescita di questa tipologia di finanziamento in molte aree del Centro-Sud**. In questo contesto, peraltro, la proroga triennale dell'agevolazione di cui alla ZES Unica Sud (Zona Economica Speciale) consentirà un maggiore sviluppo degli investimenti produttivi in molte aree del Centro-Sud anche nei prossimi anni.

Fig. 22 – Grado di diffusione del leasing a livello territoriale (valore dei nuovi contratti stipulati nel 2025 in rapporto al numero di imprese attive nella regione)



Fonte: elaborazioni Assilea su dati BDCR e dati Infocamere - Movimprese

3. Le prospettive

I risultati della survey Assilea condotta in autunno presso gli operatori del settore, indicano la previsione di un'ulteriore crescita del leasing nel corso del 2026 (+3,5%) che, se confermata, porterebbe a oltre 37,3 miliardi euro di nuovi finanziamenti per le imprese (tab. 8).

Questa stima tiene conto degli incentivi e delle risorse destinate nella nuova manovra di Bilancio ad agevolare gli investimenti delle imprese e della possibilità di utilizzare il leasing come volano per un rilancio della crescita economica.

Tab. 8 – Previsioni sullo stipulato leasing (valori in milioni di euro)

	2025	2026	Var.% 2026/25
Auto	21.461	21.783	1,5%
Strumentale	10.552	11.196	6,1%
Aeronavale e ferroviario	770	732	-5,0%
Immobiliare	3.210	3.409	6,2%
Energie rinnovabili	140	211	50,4%
TOTALE GENERALE	36.134	37.331	3,5%

Nel comparto auto ci si attende una ripresa nel 2026 con un +1,5%, rispetto al +0,9% registrato nel 2025. Positive le aspettative anche nel comparto strumentale, per il quale si prevede un +6,1% nel 2026 dopo un 2025 che si è chiuso con un +15,2%. Il leasing continua a distinguersi come strumento di finanziamento preferito dalle PMI negli investimenti in beni strumentali e il rifinanziamento degli incentivi governativi, quali la Nuova Sabatini, Industria 4.0 e Industria 5.0 ne favorirà la crescita. In aumento anche il leasing immobiliare, per il quale si attende un +6,2% nel 2026, in linea con la dinamica positiva osservata nel 2025.

Altalenante, invece, la performance osservata negli ultimi anni nel comparto del leasing aeronavale e ferroviario, per il quale si prevede una flessione del -5,0% nel 2026, dopo il +35,7% del 2025. Il segmento più importante in questo comparto del leasing è quello della nautica da diporto. I dati di una recente indagine condotta da Deloitte con Confindustria segnalano, tra i fattori critici per il futuro del settore della nautica da diporto, l'incertezza dei dazi, che avrà impatto su domanda e marginalità, e la crescente attenzione verso la sostenibilità del prodotto e del ciclo produttivo che comporterà ingenti investimenti nel settore.

In sensibile ripresa il comparto del leasing per la produzione di energia da fonti rinnovabili, per il quale si prevede un incremento del +50,4% nel 2026 (dopo il +6,7% del 2025). Su questa dinamica influirà positivamente l'inclusione del leasing di pannelli solari per la produzione di energia sostenibile ai fini dell'autoconsumo all'interno degli incentivi di cui al Piano 5.0.

Il recente rafforzamento del rating Paese dell'Italia crea peraltro un contesto più disteso in termini di disponibilità di risorse e liquidità per il sistema bancario, con possibili benefici in termini di funding anche per il settore del leasing.

Focus: Diffusione del leasing e potenziale di crescita

Rapportando lo stipulato leasing al totale degli investimenti strumentali all'attività d'impresa, **si stima una penetrazione pari al 19%**, molto inferiore a quella che registra Leaseurope per la media europea (28%) e per i principali paesi per stipulato leasing. Come si è visto, in Europa il leasing e il noleggio a lungo termine sono principalmente utilizzati per il finanziamento delle autovetture. Il trattamento fiscale penalizzante riservato nel nostro paese alle autovetture aziendali, rispetto a quanto avviene all'estero, incide sulla penetrazione di tali prodotti finanziari. Ne consegue che, in Italia, la penetrazione del leasing e del noleggio a lungo termine nel finanziamento delle autovetture di nuova immatricolazione si colloca intorno al 25%, rispetto ad una percentuale media del 57% a livello europeo.

Volendo misurare il grado di diffusione del leasing in rapporto al numero di imprese attive nel nostro Paese, otteniamo una diffusione media pari a 7.300 euro¹⁰ di nuovi finanziamenti in leasing annui per impresa. Si tratta, anche in questo caso, di un dato molto inferiore a quello che si registra negli altri paesi europei ed inferiore anche a quello della Polonia (9.100 euro ad impresa) (fig. 23). Il dato medio europeo, peraltro, pari a 11.600 euro di nuovi finanziamenti per impresa, è fortemente influenzato da quello della Germania, che presenta un numero minore di imprese, di dimensione mediamente maggiore (fig. 24). Nel confronto con il contesto internazionale, dunque, il leasing, nonostante la crescita importante registrata nell'ultimo decennio, presenta ancora ampi margini di espansione.

Fig. 23 – Grado di diffusione del leasing per numero di imprese e tasso di penetrazione sugli investimenti in beni materiale (non immobiliari) - Dati al 2024

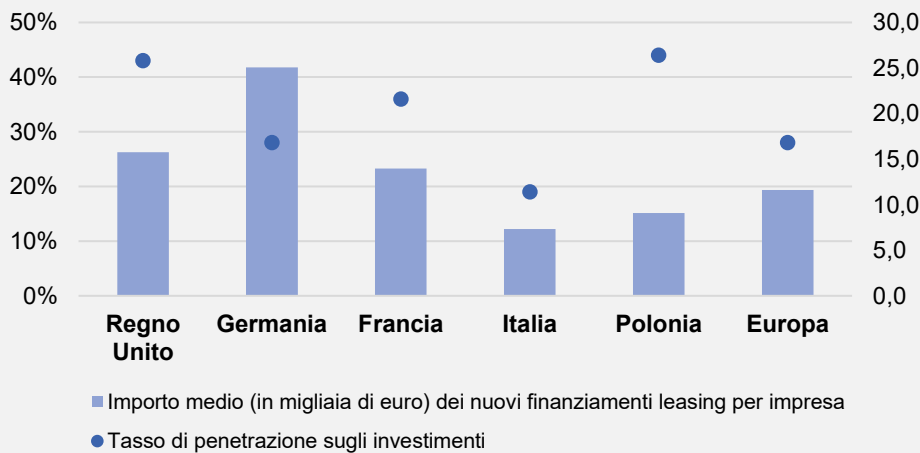
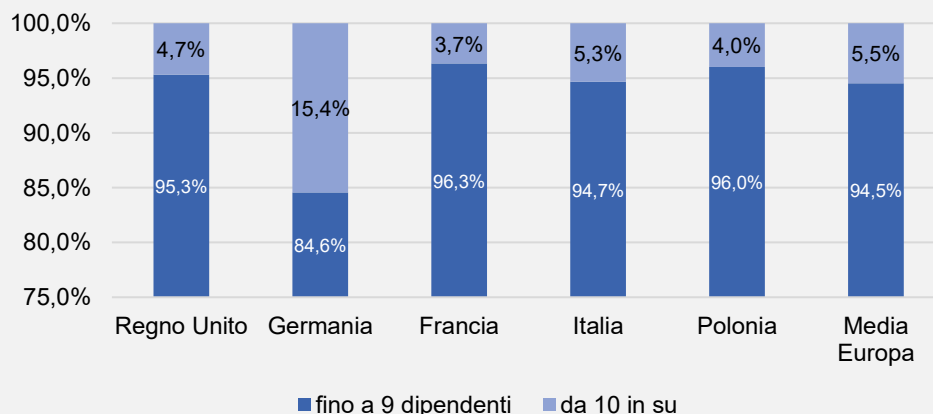


Fig. 24 – Incidenza delle imprese più piccole sul totale delle attive - Dati al 2024



Fonti: Leaseurope, Eurostat, Department for Business and Trade.

4. Conclusioni

A fronte di una crescita economica europea ancora contenuta, il leasing mostra segnali incoraggianti, in particolare nei Paesi a più rapido sviluppo come la Polonia, che sta assumendo un ruolo sempre più centrale nell'economia del Vecchio Continente e che, proprio attraverso il leasing, finanzia investimenti in costante aumento.

In Italia, nel 2025 l'incremento dei nuovi finanziamenti in leasing ha superato quello degli investimenti complessivi. Lo strumento continua a sostenere numerosi comparti della produzione e del commercio e si è confermato un valido supporto per la manifattura italiana anche nella fase di rallentamento attraversata nel corso dell'anno. Il leasing si è inoltre dimostrato un efficace volano per le agevolazioni agli investimenti produttivi delle PMI, che mostrano di preferirlo rispetto alle tradizionali forme di credito bancario.

La gamma dei beni finanziati è ampia: tutte le principali categorie merceologiche hanno registrato una crescita nell'anno appena concluso e gli operatori prevedono un ulteriore consolidamento nel 2026. Non solo beni strumentali – con incrementi a due cifre – ma anche il settore automotive, dove cresce l'incidenza delle autovetture green nel parco aziendale, e il comparto del leasing in costruendo. In questo contesto, il leasing si conferma uno strumento strategico per favorire il rinnovo degli impianti e accompagnare la *twin transition* verso digitalizzazione e sostenibilità.

Lo strumento potrà continuare a moltiplicare, come già avvenuto finora, le risorse destinate agli investimenti delle imprese nell'ambito della nuova manovra di Bilancio. Tuttavia, nel medio periodo sarebbe auspicabile una riforma più strutturale, capace di valorizzare pienamente il prodotto e di rafforzarne il ruolo nel sistema finanziario.

Per la natura garante del bene finanziato nell'ambito dell'attività d'impresa, il leasing presenta un contenuto livello di rischio. Una revisione dei meccanismi di calcolo dei requisiti patrimoniali minimi sulle esposizioni leasing, che tenga conto di tale minore rischio, insieme a una corretta interpretazione della nuova regolamentazione con riferimento al leasing in costruendo, potrebbe liberare ulteriori risorse a sostegno dello sviluppo economico.

Nonostante la crescita registrata in termini assoluti dei nuovi finanziamenti e il maggiore ricorso delle PMI al leasing rispetto al credito bancario ordinario nell'ambito della finanza agevolata per investimenti strumentali, in Italia lo strumento mantiene ancora un'incidenza inferiore rispetto alla media europea, sia in rapporto agli investimenti complessivi sia, soprattutto, in termini di diffusione tra le imprese attive.

Per queste ragioni, il leasing dovrebbe essere riconosciuto quale leva strutturale di politica industriale, così da estenderne l'utilizzo e raggiungere una platea più ampia di imprese.

¹⁰ I dati di questo Focus sono riferiti al 2024 per una migliore comparabilità con le medie europee.

