



INDICE

1. Lo scenario macroeconomico Prometeia per il prossimo triennio in Italia	Pag. 3
2. L'andamento dei principali comparti produttivi di beni di investimento	Pag. 12
2.1. Il mercato auto	Pag. 12
2.2. Il mercato dei beni strumentali (testimonianze)	Pag. 16
2.2.1 - Meccanica varia	Pag. 16
2.2.2 - Macchine utensili, robotica e automazione	Pag. 18
2.2.3 - Macchinari per la lavorazione di materie plastiche	Pag. 20
2.2.4 - Macchine per la lavorazione del legno	Pag. 21
2.2.5 - Macchinari per le arti grafiche e l'editoria	Pag. 24
2.2.6 - Macchine movimento terra	Pag. 26
2.3. Gli investimenti immobiliari	Pag. 27
3. Andamento e previsioni del mercato leasing in Italia	Pag. 32
3.1. Il leasing auto	Pag. 35
3.2. Il leasing immobiliare	Pag. 40
3.3. Il leasing strumentale	Pag. 42



1. LO SCENARIO MACROECONOMICO PROMETEIA PER IL PROSSIMO TRIENNIO IN ITALIA

Nonostante sia trascorso più di un anno dall'ultimo incontro Dephi Leasing il clima di incertezza ha continuato a caratterizzare lo scenario economico nazionale ed internazionale.

Se un anno fa gli eventi legati all'11 settembre avevano messo in crisi i modelli di previsione nel delineare un plausibile quadro macroeconomico internazionale oggi la minaccia di uno scontro bellico in Medio Oriente e la paura di nuovi attentati terroristici continuano a rendere complessa la formulazione di un'ipotesi per un possibile scenario preventivo.

Il nuovo indebolimento dell'economia e le tensioni presenti nel panorama internazionale hanno portato ad una revisione in ribasso delle prospettive di crescita e sembra ormai improbabile l'auspicato recupero dell'attività economica internazionale per l'anno in corso. La crescita negli Stati Uniti e in Europa sta procedendo a ritmi decisamente inferiori al potenziale stimato sia per il 2002 che per il 2003.

In questo momento congiunturale sfavorevole il contributo proveniente da possibili manovre di politica monetaria sia per gli Stati Uniti sia per l'Europa risulta marginale.

L'Unione Monetaria Europea non ha dimostrato di essere in grado di incapace di generare un processo espansivo indipendente dallo scenario economico internazionale. Sull'evoluzione economica degli Stati membri dell'EUM continuerà a pesare un'economia mondiale affaticata da una situazione recessiva non ancora superata e dalla possibile guerra in Medio Oriente.

La politica fiscale dei singoli stati membri dell'EUM potrà assumere un ruolo marginale visto che il rigido accordo sulla gestione dei bilanci pubblici non lascia spazio ad interventi ad hoc. La situazione tra i Paesi membri appare molto differenziata: la congiuntura si mostra particolarmente debole in Germania in cui si registra un calo della domanda interna ascrivibile alla contrazione degli investimenti. A livello europeo il 2002 si caratterizzerà per il perdurare di un clima di elevata incertezza che implicherà una crescita molto contenuta del Pil, stimata intorno allo 0.8%.



Lo scenario macroeconomico per l'economia italiana è tra quelli meno favorevoli in Europa: L'Italia si trova negli ultimi posti per quanto concerne la crescita del Pil e ai primi per l'andamento dell'inflazione.

Nei primi sei mesi dell'anno il Pil è cresciuto a tassi inferiori rispetto alla media europea e soltanto le scorte hanno contribuito positivamente alla crescita della domanda interna totale che dovrebbe rimanere pressoché invariata rispetto al 2001, grazie al recupero in atto nella seconda parte dell'anno, per la fine del 2002. In contro tendenza rispetto a quanto evidenziato nel resto d'Europa lo scambio con l'estero ha contribuito negativamente alla crescita del Pil (-0.4%).

Le previsioni per i mesi conclusivi dell'anno invitano alla cautela: il Pil è previsto in crescita solo dello 0.5%, grazie al contributo positivo delle scorte. L'uscita dalla fase stagnante del nostro Paese è attesa per la primavera del prossimo anno, con il manifestarsi dei primi segnali di ripresa del ciclo internazionale.

La motivazione alla base di un andamento sotto dimensionato rispetto agli altri Paesi europei risiede nella riduzione della propensione a spendere, sia in beni di consumo sia di investimento.

I consumi hanno registrato una battuta di arresto principalmente per il perdurare della flessione dei mercati azionari che ha indotto una riduzione significativa della ricchezza finanziaria delle famiglie.

Per la conclusione dell'anno in corso si prevede una crescita ancora debole dei consumi, determinata dal perdurare di condizioni negative sui mercati azionari, da un livello ancora elevato d'inflazione e dalla accresciuta incertezza del ciclo economico che contribuiranno a peggiorare il clima di fiducia dei consumatori.

Soltanto quando il quadro internazionale migliorerà e l'assetto normativo sarà definito, con l'approvazione della finanziaria per l'anno 2003, è possibile prospettare un miglioramento della domanda interna che dovrebbe condurre ad un incremento medio annuo del Pil in linea con il resto d'Europa.

Ciò dovrebbe manifestarsi a partire dalla seconda metà del 2003 con una crescita del Pil pari al 1.5%, in linea con quelli medi europei.

**Tab. 1 - Contributi alla crescita del Pil in termini reali**

Contributi alla crescita del Pil in termini reali				
	2001	2002	2003	2004
Variazione delle scorte	-	1.0	0.2	0.1
Domanda interna (al netto var. scorte)	1.6	- 0.1	1.7	2.6
Saldo estero	0.2	- 0.4	- 0.3	
Pil (var. %)	1.8	- 0.5	- 1.5	2.7

Fonte: Prometeia

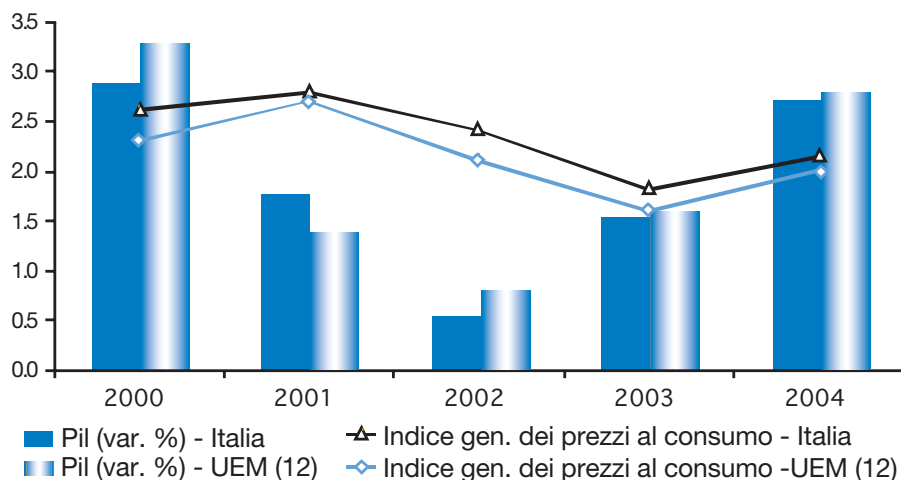
Per quanto concerne gli investimenti risulta ancora in flessione la componente in macchinari e mezzi di trasporto: durante il primo semestre dell'anno in corso la componente ha continuato a registrare una flessione nei macchinari e nelle attrezzature a fronte di una debole ripresa dei mezzi di trasporto. L'approssimarsi della scadenza degli incentivi fiscali lascia intravedere una leggera ripresa per la seconda parte dell'anno.

Gli incentivi fiscali introdotti dalla Tremonti bis, infatti, hanno portato gli operatori ad anticipare le scelte di investimento negli ultimi mesi del 2001. L'introduzione nello scorso anno degli incentivi fiscali ha contribuito ad attenuare il rallentamento degli investimenti ma nel corso del 2002 gli sgravi fiscali non sono stati in grado di contrastare la fase congiunturale particolarmente debole.

La caduta degli investimenti è in parte ascrivibile alla frenata dei consumi. La limitata spesa per consumi ha contribuito a diffondere un clima di incertezza tra gli operatori economici, tanto da spingere le imprese a posticipare i piani di investimento.

La ripresa dei consumi prevista per la seconda metà del 2003 implicherà un nuovo ciclo di investimenti per le imprese.

Grafico 1 - Andamento del PIL italiano ed europeo



Fonte: Prometeia

Molto più moderata la crescita attuale e prospettica degli investimenti in costruzioni rispetto all'ultimo biennio: nonostante un leggero recupero negli ultimi mesi dell'anno il 2002 dovrebbe chiudersi con una flessione, la prima dal 1998, della componente, stimata intorno allo 0.2%.

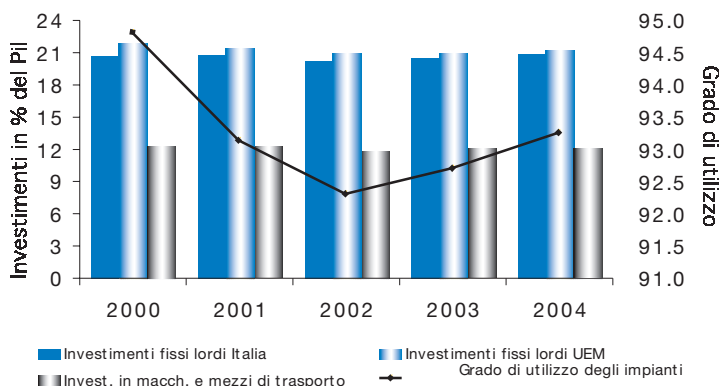
Tabella 2 - Quadro macroeconomico italiano (var. %)

Quadro macroeconomico italiano (var. %)				
	2001	2002	2003	2004
Spesa delle famiglie	1.1	-0.1	1.6	2.5
Spese delle A.P. e ISP	2.3	1.9	1.0	0.8
Investimenti macchinari e attrezz.	1.5	-3.1	4.5	7.0
Impostazioni prezzi costanti	0.2	0.9	5.4	8.1
Esportazioni prezzi costanti	0.8	-0.4	4.1	8.1
Propensione al consumo	87.6	86.5	86.5	86.8

Fonte: Prometeia

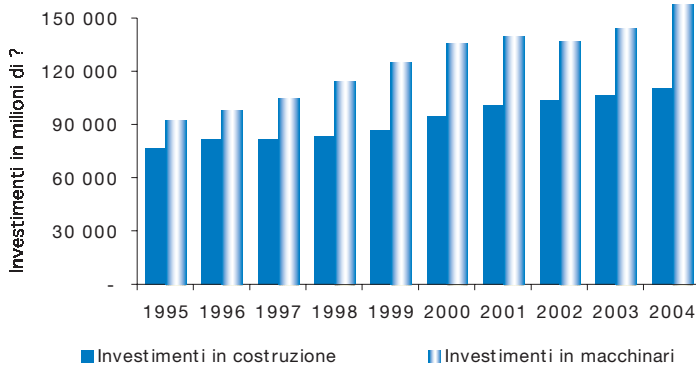
Il venir meno degli incentivi fiscali legati alla ristrutturazione delle costruzioni per uso residenziale e contemporaneamente il perdurare dell'incertezza del quadro economico lasciano intravedere una crescita molto contenuta per gli investimenti in costruzione nei prossimi anni. La crescita della componente sarà alimentata dagli investimenti pubblici, previsti in forte espansione, e dalla componente non residenziale.

Grafico 2 - Andamento degli investimenti



Fonte: Prometeia

Grafico 3 - Andamento degli investimenti in costruzioni e macchinari



Fonte: Prometeia



Il leggero rialzo dei tassi di interesse previsto a partire dal prossimo anno dovrebbe impattare in modo marginale sulla realizzazione dei piani di investimento, dato che il costo di indebitamento per le imprese permarrà comunque su livelli molto contenuti.

PREVISIONE PROMETEIA SULL'ANDAMENTO DEL SETTORE AUTO

LE IMMATRICOLAZIONI

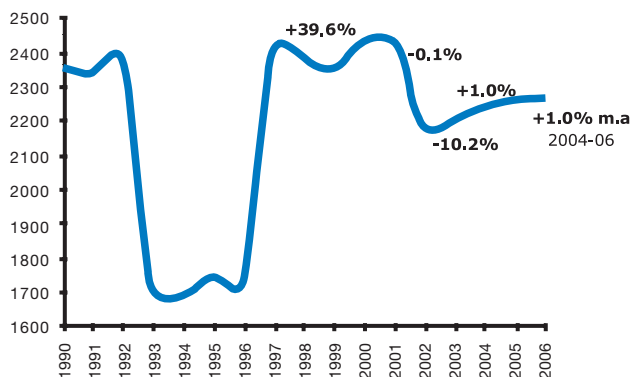
Nell'anno in corso la domanda di nuove autovetture sta attraversando una congiuntura negativa, con una contrazione del numero di immatricolazioni nel periodo gennaio-ottobre che si assesta sul 10.1%. A partire dal luglio scorso sono stati però registrati alcuni segnali positivi. Il Governo ha infatti introdotto degli incentivi (tramite la Tremonti-bis), a cui si sommano politiche promozionali aggiuntive da parte delle case automobilistiche, permettendo al mercato di prendere respiro: si sono registrate riduzioni decisamente più contenute, e addirittura un segno positivo per il mese di settembre sul corrispondente periodo 2001.

Tali interventi non possono tuttavia sovvertire la dinamica negativa dell'auto, che esce da cinque anni di domanda a livelli record. La stima di chiusura per l'immatricolato totale di auto nel 2002 è di poco inferiore a 2.200.000 unità, con una flessione di circa 10 punti percentuali rispetto alle oltre 2.400.000 nuove auto del 2001, anno record per il mercato italiano. Nei prossimi anni si prevede che le vendite andranno a posizionarsi su un livello di equilibrio attorno a 2.200.000 autovetture, pari al 7,5/7,6% del parco.

Da un lato, quindi, ci attendiamo un riequilibrio della domanda a volume su livelli inferiori a quelli del quinquennio 1997-2001, caratterizzato dagli incentivi del Governo e da una forte attività promozionale delle case produttrici per stimolare la sostituzione dei veicoli con elevato impatto ambientale (in Italia il parco circolante si caratterizza per l'elevata età media, con una presenza ancora significativa di veicoli non catalizzati). Dall'altro ci sono ancora ampi spazi di crescita per l'immatricolato in termini qualitativi. Nonostante la congiuntura negativa del mercato, nel 2002 il dato relativo alle immatricolazioni di auto per cilindrata evidenzia

il perdurare del trend di spostamento della domanda verso i segmenti di cilindrata superiore: il 51% delle immatricolazioni a settembre 2002 ricade nella fascia superiore ai 1600 di cilindrata (nel 2001 la quota risultava pari al 49%). Crediamo che la tendenza di incremento della qualità delle nuove auto proseguirà nel prossimo biennio, sostenuta da una ripresa economica che culminerà nel 2004. Ci sono diversi fattori che, in aggiunta o congiuntamente agli incrementi reddituali, determinano questo trend: la preferenza verso l'alimentazione diesel (le autovetture a gasolio hanno una cilindrata media superiore), la ricerca di maggior sicurezza nel viaggio e il progressivo aumento negli ultimi anni della quota di domanda di auto generata dalle aziende.

Grafico 4 - Le immatricolazioni totali di autovetture in Italia (livelli migliaia di unità e variazioni%)



Fonte: Prometeia

La domanda delle imprese costituirà, nell'anno in corso, oltre il 30% del mercato auto a volume; la quota è ancora più elevata quando si guardano i valori (l'autovettura aziendale ha una 'qualità' media superiore rispetto all'auto media domandata dalle famiglie). Dopo la flessione del 1997 (anno condizionato dagli incentivi che hanno spinto al rialzo la domanda delle famiglie) la quota della domanda di auto da parte delle aziende ha ripreso a crescere con decisione. E' importante rilevare che nell'ultimo biennio la domanda aziendale è stata sostenuta da politiche



di agevolazione fiscale: la legge Tremonti-bis e il credito d'imposta nelle regioni del Sud, con un sostegno particolare della domanda in questa area che nel 2002 sta facendo registrare flessioni dell'immatricolato più contenute della media Italia.

Per quanto concerne il segmento dei veicoli commerciali, nel 2002 si osservano dinamiche divergenti della domanda per le due classi di portata considerate (fino a 35q o oltre 35q), con un saldo che mostra comunque un aumento delle immatricolazioni del segmento nel suo complesso (+8%). E' il comparto dei veicoli commerciali fino a 35q che presenta un andamento decisamente positivo (+10%, a fronte di una riduzione del 3% delle immatricolazioni di veicoli di portata superiore a 35q). Le agevolazioni hanno dato impulso a un mercato caratterizzato da crescite potenziali elevate, sia in termini di domanda di sostituzione, sia come nuova domanda. Come vedremo, se per le autovetture si è già raggiunta una dotazione di veicoli pro capite che non consente grandi margini di aumento ulteriore, ci sono ancora ampi spazi di incremento del parco circolante per i veicoli commerciali.

Una stima della domanda complessiva di veicoli da parte delle aziende si ottiene sommando le vendite a valore di autovetture destinate alle aziende e la domanda complessiva di veicoli commerciali: per il 2001 è pari a 27.700 milioni di euro, di cui 14.700 sono costituiti da veicoli commerciali.

IL PARCO AUTO

Nell'anno in corso il parco delle autovetture ha raggiunto quasi i 30 milioni di veicoli, che corrispondono a circa 1,3 auto per famiglia. Rimangono solo modesti spazi per un incremento aggiuntivo del circolante di auto in Italia in termini quantitativi, e la domanda è principalmente di sostituzione, con una maggiore attenzione da parte del consumatore alla qualità dell'auto prescelta.

A livello complessivo il parco auto è quindi vicino alla saturazione, ma con possibilità di incrementi importanti in termini di qualità; le potenzialità di aumenti quantitativi ulteriori vanno ricercate a livello territoriale. Al Sud, infatti, ci sono ancora margini per una crescita della dotazione di auto pro capite: si consideri che l'area del Mezzogiorno, nel 2002, presenta un numero di vetture per mille abitanti inferiore di 160,6 unità alla



media nazionale. Il Centro è invece l'area che ha visto, negli ultimi anni, una maggiore crescita del parco auto pro capite, arrivando a superare la dotazione del Nord-Ovest.

Diversa la situazione per il parco dei veicoli commerciali, che presenta nell'ultimo triennio, dinamiche di aumento tra i 4 e i 5 punti percentuali medi l'anno. Nel 2002 si prevede un ulteriore incremento, del 4,5%, del circolante per questo segmento grazie ai risultati particolarmente positivi in termini di domanda.

L'andamento del comparto conferma l'ipotesi che la logistica delle imprese in Italia è ancora fortemente incentrata sulla "gomma". Esistono quindi spazi per una crescita dello stock di veicoli commerciali e per un suo rinnovo verso una maggiore qualità. La ripresa del ciclo economico internazionale prevista per i prossimi anni, e di conseguenza l'aumento della produzione e degli scambi, saranno un ulteriore elemento di sostegno per il comparto nell'orizzonte di previsione considerato.



2. L'ANDAMENTO DEI PRINCIPALI COMPARTI DI BENI DI INVESTIMENTO

2.1 IL MERCATO AUTO

Grazie agli effetti congiunti degli incentivi governativi e degli sconti aggiuntivi applicati dalle case automobilistiche, in questa seconda frazione del 2002, si conferma il miglioramento della congiuntura che ha fatto registrare, nel primo semestre dell'anno, risultati molto più negativi.

Sulla base dei dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (cfr. Tab. 3), infatti, le immatricolazioni nel mese di ottobre 2002 sono state 190.600 con una limitata flessione del 3,9% rispetto allo stesso mese del 2001 quando il dato era stato di 198.376 unità.

L'Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche (ANFIA) ritiene che il risultato del mese di ottobre sia stato in parte perturbato dall'aspettativa da parte dei consumatori di futuri nuovi incentivi mirati allo svecchiamento del parco auto che ha favorito un atteggiamento di attesa di questi ultimi in merito alle decisioni di acquisto.

In ogni caso si conferma il costante miglioramento dell'andamento delle immatricolazioni iniziato nel mese di luglio. Confrontando, infatti il dato medio del primo semestre (-13,4%) con quello registrato nel quadrimestre luglio-ottobre dopo, cioè, l'introduzione delle agevolazioni, (-3,2% - 659.500 immatricolazioni) si nota come il calo della domanda si avvii ad un netto ridimensionamento.

Il dato complessivo delle immatricolazioni ad ottobre è stato, comunque, di 1.891.200 unità con un calo del 10.1% rispetto allo stesso periodo del 2001 che fece registrare, però, un livello record di 2.103.587 unità.

L'ANFIA prevede una chiusura del 2002 a quota 2.185.000 immatricolazioni con un calo complessivo di circa il 9,7% ,anche se la scadenza degli ecoincentivi a fine anno potrebbe favorire una crescita più sostenuta soprattutto nel mese di dicembre.

In questo quadro i dati del monitoraggio ANFIA/UNRAE sugli ordinativi di ottobre autorizzano un moderato ottimismo: dopo l'incremento



registrato nel terzo trimestre (+5,3%), infatti, ad ottobre gli ordini sono risultati superiori dello 0,7% rispetto allo stesso mese del 2001. Tale andamento positivo ha portato il bilancio degli ordinativi dei primi dieci mesi a 1.938.642 unità, con un calo del 6,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Tab. 3 - Immatricolazioni autovetture per marca

MARCA	OTTOBRE				VAR.% 02/01	GENNAIO/OTTOBRE				VAR.% 02/01
	2002	%	2001	%		2002	%	2001	%	
FIAT	40.030	21,0	51.572	26,0	-22,4	430.619	22,8	534.962	25,4	-19,5
ALFA ROMEO	6.530	3,4	8.522	4,3	-23,4	66.879	3,6	80.200	3,8	-14,1
LANCIA	9.040	4,7	10.248	5,2	-11,8	83.327	4,4	109.401	5,2	-23,8
FERRARI	42	0,0	45	0,0	-6,7	458	0,0	407	0,0	12,5
MASERATI	45	0,0	22	0,0	104,5	350	0,0	239	0,0	46,4
ALTRE NAZIONALI	1	0,0	9	0,0	-88,9	14	0,0	40	0,0	-65,0
TOT. MARCHE NAZ.	55.688	29,2	70.418	35,5	-20,9	583.647	30,9	725.249	34,5	-19,5
AUDI	4.990	2,6	4.152	2,1	20,2	43.932	2,3	40.155	1,9	9,4
BMW	3.380	1,8	4.153	2,1	-18,6	39.370	2,1	39.780	1,9	-1,0
CHRYSLER	1.610	0,8	1.414	0,7	13,9	17.073	0,9	11.219	0,5	52,2
CITROEN	9.910	5,2	6.084	3,1	62,9	69.523	3,7	66.002	3,1	5,3
DAEWOO	2.300	1,2	3.407	1,7	-32,5	25.731	1,4	39.350	1,9	-34,6
FORD	16.230	8,5	15.181	7,7	6,9	152.526	8,1	163.555	7,8	-6,7
HONDA	1.290	0,7	1.009	0,5	27,8	12.643	0,7	11.907	0,6	6,2
HYUNDAI	3.610	1,9	3.773	1,9	-4,3	31.830	1,7	34.694	1,6	-8,3
KIA	860	0,5	930	0,5	-7,5	9.434	0,5	9.680	0,5	-2,5
LAND ROVER	630	0,3	604	0,3	4,3	7.388	0,4	9.154	0,4	-19,3
MAZDA	580	0,3	523	0,3	10,9	5.536	0,3	5.718	0,3	-3,2
MERCEDES	5.470	2,9	5.996	3,0	-8,8	64.768	3,4	58.140	2,8	11,4
MINI	1.850	1,0	572	0,3	223,4	15.857	0,8	1.186	0,1	-
MITSUBISHI	980	0,5	1.277	0,6	-23,3	10.502	0,6	14.516	0,7	-27,7
NISSAN	2.870	1,5	3.022	1,5	-5,0	35.217	1,9	44.586	2,1	-21,0
OPEL	13.720	7,2	13.196	6,7	4,0	147.673	7,8	186.561	8,9	-20,8
PEUGEOT	11.840	6,2	11.533	5,8	2,7	112.818	6,0	104.426	5,0	8,0
RENAULT	15.030	7,9	15.308	7,7	-1,8	129.232	6,8	147.955	7,0	-12,7
ROVER	690	0,4	779	0,4	-11,4	6.270	0,3	9.711	0,5	-35,4
SEAT	3.670	1,9	3.493	1,8	5,1	30.983	1,6	32.535	1,5	-4,8
SKODA	1.900	1,0	2.102	1,1	-9,6	17.605	0,9	25.085	1,2	-29,8
SMART	3.220	1,7	3.424	1,7	-6,0	26.111	1,4	23.703	1,1	10,2
SUZUKI	2.400	1,3	2.182	1,1	10,0	18.391	1,0	19.304	0,9	-4,7
TOYOTA	10.630	5,6	8.033	4,0	32,3	102.831	5,4	87.976	4,2	16,9
VOLKSWAGEN	12.500	6,6	12.533	6,3	-0,3	145.324	7,7	163.185	7,8	-10,9
VOLVO	1.230	0,6	1.640	0,8	-25,0	14.197	0,8	14.047	0,7	1,1
ALTRE ESTERE	1.522	0,8	1.638	0,8	-7,1	14.788	0,8	14.208	0,7	4,1
TOT. MARCHE EST.	134.912	70,8	127.958	64,5	5,4	1.307.553	69,1	1.378.338	65,5	-5,1
TOT. MERCATO	190.600	100,0	198.376	100,0	-3,9	1.891.200	100,0	2.103.587	100,0	-10,1

Elaborazioni ANFIA su dati del CED-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I dati relativi al mese di ottobre 2002 sono desunti dalle informazioni trasmesse dagli uffici provinciali della Motorizzazione. Le quote di penetrazione sono calcolate in base alle informazioni presenti nell'archivio nazionale dei veicoli alla data del 4.11.2002.

I dati relativi al 2001 rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 4.11.2002



Il mercato italiano dei veicoli commerciali fino a 3,5 t. continua ed, anzi, migliora il trend positivo in atto, con la possibilità di stabilire quest'anno il nuovo record di domanda. I dati di ottobre 2002 elaborati da ANFIA ed UNRAE registrano, infatti, 23.377 consegne, ovvero il 17% in più rispetto allo stesso mese del 2001 (19.986 unità). Dato, dunque, molto positivo che fa seguito alla straordinaria performance del mese di settembre quando l'incremento è stato di ben 33,5 punti percentuali.

Tutto ciò ha fatto salire il numero totale delle immatricolazioni da gennaio ad ottobre a 198.081 che, confrontato con il risultato dello stesso periodo dello scorso anno (172.155 unità), fa registrare un incremento del 15,1%.

Sempre secondo l'ANFIA, questi risultati così positivi non derivano solo dall'impulso proveniente dalla Tremonti bis, ma anche dall'offerta di nuovi prodotti più validi e competitivi soprattutto di produzione italiana, in grado di soddisfare al meglio ogni tipo di esigenza della clientela. Le consegne dei produttori nazionali, infatti, si sono attestate nel mese di ottobre a 13.995 unità (cfr. Tab. 4) con un aumento del 38,5% rispetto ad ottobre 2001 (10.106 consegne). Si tratta di un incremento ben superiore a quello registrato dall'intero mercato che ha consentito di attestare la loro quota al 59,9% del totale, contro il 50,6% di ottobre 2001.

Nei primi dieci mesi 2002, le marche nazionali hanno totalizzato 111.156 consegne con una crescita complessiva del 24,9% rispetto alle 88.972 unità registrate da gennaio ad ottobre 2001. Questo risultato si traduce in un tasso di penetrazione sul totale delle consegne molto positivo per le marche italiane: 56,1% con un incremento di 4,5 punti percentuali rispetto al 2001.

**Tab. 4 - Consegne veicoli commerciali fino a 3,5 t. per marca**

MARCA	OTTOBRE				VAR.%	GENNAIO/OTTOBRE				VAR.%
	2002	%	2001	%	02/01	2002	%	2001	%	02/01
BREMACH	37	0,2	23	0,1	60,9	228	0,1	145	0,1	57,2
FIAT AUTO	10.692	45,7	6.979	34,9	53,2	85.467	43,1	66.696	38,7	28,1
IVECO	2.731	11,7	2.489	12,5	9,7	20.261	10,2	17.509	10,2	15,7
PIAGGIO	485	2,1	540	2,7	-10,2	4.625	2,3	3.889	2,3	18,9
ALTRE MARCHE	50	0,2	75	0,4	-33,3	575	0,3	733	0,4	-21,6
TOT. MARCHE NAZ.	13.995	59,9	10.106	50,6	38,5	111.156	56,1	88.972	51,7	24,9
CITROEN	664	2,8	735	3,7	-9,7	6.657	3,4	6.145	3,6	8,3
DAEWOO	19	0,1	121	0,6	-84,3	383	0,2	1.629	0,9	-76,5
DAIHATSU	51	0,2	-	0,0	-	308	0,2	-	0,0	-
FORD	1.131	4,8	1.957	9,8	-42,2	13.085	6,6	13.715	8,0	-4,6
HYUNDAI	297	1,3	338	1,7	-12,1	2.586	1,3	3.128	1,8	-17,3
ISUZU	128	0,5	126	0,6	1,6	1.207	0,6	1.112	0,6	8,5
KIA	117	0,5	-	0,0	-	641	0,3	-	0,0	-
LAND ROVER	22	0,1	28	0,1	-21,4	403	0,2	355	0,2	13,5
MAZDA	49	0,2	44	0,2	11,4	388	0,2	396	0,2	-2,0
MERCEDES	1.272	5,4	1.225	6,1	3,8	10.570	5,3	10.599	6,2	-0,3
MITSUBISHI	472	2,0	531	2,7	-11,1	4.245	2,1	5.199	3,0	-18,3
NISSAN	1.041	4,5	1.412	7,1	-26,3	10.567	5,3	12.147	7,1	-13,0
OPEL	1.054	4,5	672	3,4	56,8	6.915	3,5	4.402	2,6	57,1
PEUGEOT	668	2,9	507	2,5	31,8	5.616	2,8	4.520	2,6	24,2
RENAULT	1.404	6,0	1.289	6,4	8,9	13.790	7,0	10.134	5,9	36,1
RENAULT TRUCKS	146	0,6	187	0,9	-21,9	2.126	1,1	2.245	1,3	-5,3
SEAT	116	0,5	69	0,3	68,1	1.194	0,6	698	0,4	71,1
SKODA	0	0,0	-	0,0	-	0	0,0	24	0,0	-
SUZUKI	13	0,1	17	0,1	-23,5	125	0,1	134	0,1	-6,7
TATA	82	0,4	153	0,8	-46,4	917	0,5	1.303	0,8	-29,6
TOYOTA	77	0,3	23	0,1	234,8	755	0,4	690	0,4	9,4
VOLKSWAGEN	559	2,4	446	2,2	25,3	4.447	2,2	4.608	2,7	-3,5
TOT. MARCHE IMP.	9.382	40,1	9.880	49,4	-5,0	86.925	43,9	83.183	48,3	4,5
TOTALE MERCATO	23.377	100,0	19.986	100,0	17,0	198.081	100,0	172.155	100,0	15,1

Fonte: Elaborazione ANFIA/UNRAE



2.2 IL MERCATO DEI BENI STRUMENTALI (testimonianze)

Questo mercato si caratterizza rispetto a quello delle auto e dei beni immobili, per la sua frammentazione, dovuta alla varietà di beni oggetto d'investimento.

Riportiamo, di seguito, alcune specifiche testimonianze e "caratteristiche" di approfondimento che consentono di capire meglio le tendenze in atto sul fronte della domanda, soprattutto per quelle tipologie di investimento maggiormente oggetto di leasing.

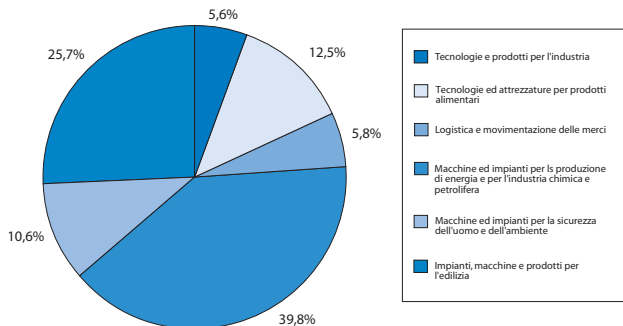
Gli approfondimenti presentati non si riferiscono a tutto il mercato nazionale di riferimento, ma come verrà specificato in ciascun paragrafo riguardano, a seconda dei casi, il mercato dei produttori nazionali, quello degli importatori o quello di specifici rappresentanti del settore in significative aree geografiche.

2.2.1 MECCANICA VARIA

L'ANIMA - Federazione delle Associazioni Nazionali dell'Industria Meccanica varia ed Affine - è l'organizzazione industriale di categoria che in seno alla Confindustria rappresenta le aziende della meccanica varia e affine, un settore che occupa 192.400 addetti per un fatturato di oltre 33,6 miliardi di Euro ed una quota export/fatturato del 47%.

Nata nel 1914, la Federazione annovera al suo interno oltre 60 specializzazioni produttive e conta più di 1000 aziende associate, tra le più qualificate nei rispettivi settori produttivi. ANIMA tutela gli interessi dell'industria meccanica in generale, rappresenta e promuove in Italia e all'estero le aziende e i prodotti, affianca gli associati per quanto riguarda le problematiche di carattere tecnico ed economico ed è quindi il principale riferimento a livello nazionale e internazionale per le aziende italiane della meccanica varia. Il Grafico 5 mostra la composizione della produzione della meccanica varia nell'anno 2001.

Grafico 5 - Composizione della meccanica varia nel 2001



Fonte: Anima - dati luglio 2002

I dati aggiornati al mese di luglio 2002 mostrano che la meccanica varia intravede segnali di ripresa dopo un 2001 in frenata, condizionato anche dagli eventi internazionali. Gli indicatori del comparto della meccanica varia evidenziano un timido rilancio per l'anno in corso. Il 2002 dovrebbe infatti chiudersi con un fatturato di 33,1 miliardi di euro, con un incremento della produzione di circa l'1,9% in volume, pari al 2,9% in valore.

Previsioni più ottimistiche per quanto riguarda i mercati esteri, dove dovrebbe registrarsi un +5,5% sul 2001, mentre, per il mercato interno, quest'anno la crescita dovrebbe attestarsi su un +0,4% rispetto al 2001.

Gli investimenti, cresciuti del 2,5% nel corso del 2001, dovrebbero segnare un ulteriore incremento, toccando un +5,7%.

L'occupazione in lieve flessione nel 2001 (-1%) sarà caratterizzata da una sostanziale stabilità (+0,3%), con una contrazione delle forze stabilmente occupate, compensata da un sempre maggior ricorso all'outsourcing.


Tab. 5 – Trend dell'industria meccanica varia

		2000	2001	Prev. 2002	Var. % 2001/2000	Var. % 2002/2001
FATTURATO TOTALE	MIL €	31.392	32.195	33.116	2,6	1,9
FATTURATO ITALIA	MIL €	16.506	16.607	16.667	0,6	0,4
EXPORT	MIL €	14.886	15.588	16.439	4,7	5,5
EXPORT/FATTURATO TOTALE	%	47,4	48,4	49,6	-	-
ADDETTI	unità	187.762	186.059	186.613	-0,9	0,3

Fonte: ANIMA – dati luglio 2002

2.2.2 MACCHINE UTENSILI, ROBOTICA E AUTOMAZIONE

L'andamento negativo dell'industria italiana delle macchine utensili, robotica e automazione, partito già dal 2001, viene confermato dai dati del Centro Studi & Cultura di Impresa dell'UCIMU relativi ai primi nove mesi del 2002. Tutti i principali indicatori, infatti, rimangono negativi.

In particolare le consegne di macchine utensili sono diminuite nei primi sei mesi dell'anno del 22,5% a prezzi costanti, mostrando un andamento negativo sia sul mercato domestico che su quello estero. L'indice complessivo degli ordini del primo semestre 2002 ha segnato un calo del 18,6% rispetto al corrispondente periodo del 2001 risultante da una flessione sia degli ordini interni (-8,7%) che di quelli esteri (-28,3%).

Nel terzo trimestre 2002 l'indice delle consegne è sceso del 12,1% (cfr. Tab. 6), mentre le consegne sull'estero hanno invertito la tendenza negativa passando dal -28,1% del secondo trimestre al +1,8% del terzo.

Tab. 6 – Andamento trimestrale delle consegne di macchine utensili

Variazioni % tendenziali a prezzi costanti	Consegne interne	Consegne estere	Totale
3 trim. 01	+5,5%	-0,1%	+2,1%
4 trim. 01	-14,3%	-36,7%	-28,1%
1 trim. 02	-19,3%	-8,6%	-12,0%
2 trim. 02	-35,6%	-28,1%	-30,8%
3 trim. 02	-31,9%	+1,8%	-12,1%

Fonte: Centro Studi UCIMU – Ottobre 2002



Sempre nel terzo trimestre 2002 si è assistito ad una diminuzione nell'indice degli ordini che ha registrato un -11,9% contro un -5,6% del secondo trimestre.

In media, nei primi tre trimestri del 2002 il tasso di crescita degli ordini si attesta ad un -17%, determinato da un calo sia degli ordini interni (-12,2%) che di quelli esteri (-22,5%), continuando il trend di diminuzione iniziato nel secondo trimestre del 2001 e non più arrestatosi (cfr. Grafico 6).

A settembre 2002 la capacità produttiva è risultata pari al 78% con un decremento di quasi il 3% rispetto al trimestre precedente e di quasi il 4% rispetto allo stesso periodo del 2001, mentre il portafoglio ordini indica un valore medio di 3,8 mesi di produzione assicurata. Si tratta del valore più basso mai registrato dal 1993.

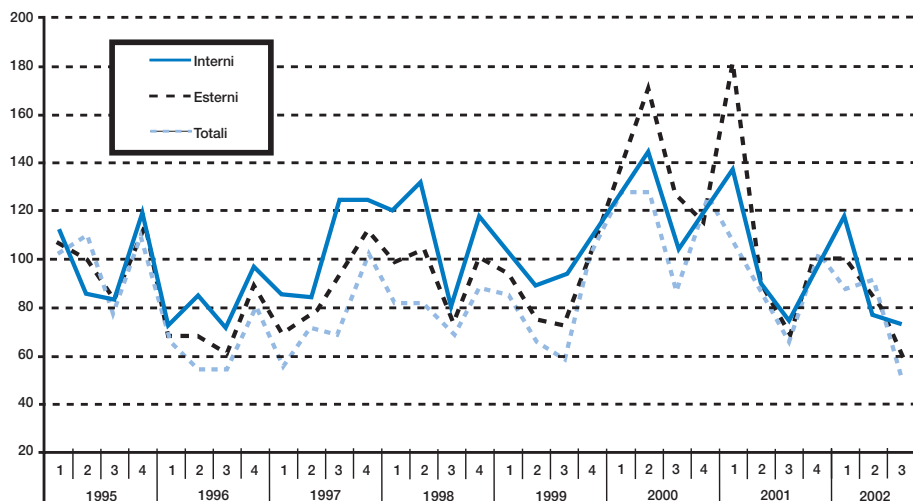
Dai dati rilevati dal Centro Studi dell'UCIMU, le previsioni delle aziende del settore per il quarto trimestre 2002 ed il primo trimestre 2003 in relazione al mercato interno, prevedono nella maggior parte dei casi (60,5% delle risposte) una ulteriore contrazione delle consegne o una crescita modesta (compresa tra l'1 ed il 5%). Contemporaneamente circa il 28% delle aziende si aspetta una crescita tra il 5 ed il 30% e l'11,6% un incremento superiore al 30%.

In relazione al mercato estero, le previsioni sono ancor più pessimistiche: il 70,7% delle aziende prevede una diminuzione o una crescita modesta, mentre solo il 19,5% si aspetta una crescita tra il 5 ed il 30% e il 9,8% stima di superare il 30%.

Grafico 6 – Andamento trimestrale degli ordini a prezzi costanti

INDICE CONGIUNTURALE - ORDERS INDEX

Nuovi ordini a prezzi costanti (base 1995=100)
New orders index at constant prices (basis 1995=100)



Fonte: Centro Studi UCIMU – Ottobre 2002

2.2.3 MACCHINARI PER LA LAVORAZIONE DI MATERIE PLASTICHE

Dopo due anni di crescita il mercato dei macchinari per la lavorazione delle materie plastiche sembra segnare una battuta d'arresto. I dati forniti dall'Associazione di produttori di macchine, attrezzature e stampi per la lavorazione delle materie plastiche e gomma (ASSOCOMPLAST) che fa capo a Confindustria e a Federazione Intermeccanica (a cui concorre, in termini di fatturato aggregato, nella misura del 18% risultando seconda solo al settore delle macchine utensili) e che raccoglie più della metà delle imprese operanti in Italia (85% del fatturato complessivo del settore), prevedono, infatti, una leggera flessione per il 2002.



Le previsioni per quest'anno (formulate a settembre 2002) indicano un calo del 3,2% della produzione italiana (3,7 miliardi di € di fatturato complessivo), dato in controtendenza alla crescita osservata nel 2001 (+4,2% - 3,8 miliardi di €).

Ancor più negativo il dato relativo alle Esportazioni che si prevede diminuiranno del 5,6% (per un fatturato complessivo pari a 2,2 miliardi di €), mentre a fine 2001 il tasso di crescita era di +6,7% (2,3 miliardi di € - cfr. Tab. 7).

Tab. 7 - Andamento del mercato dei macchinari per la lavorazione di materie plastiche in Italia

Valori in milioni di €	1999	2000	2001	2002 (previsioni 09/2002)	Var.% 2000/'99	Var.% 2001/2000	Var.% 2002/2001
Produzione italiana	3.357	3.667	3.822	3.700	9,2	4,2	-3,2
Importazioni	547	673	670	600	23,0	-0,4	-10,4
Esportazioni	2.030	2.188	2.335	2.200	7,8	6,7	-5,8
Mercato interno	1.874	2.152	2.157	2.100	14,8	0,2	-2,6
Bilancia commerciale	1.483	1.515	1.665	1.600	2,2	9,9	-3,9

Fonte: ASSOCOMAPLAST

A parte nei mesi di gennaio (+8,3% rispetto allo stesso mese del 2001) e luglio (+23%) 2002, l'indice della produzione è sempre risultato negativo. L'ultimo dato disponibile, quello di agosto, fa registrare un ulteriore calo del 4,5% che lascia presupporre che l'anno si chiuderà con un risultato complessivo sensibilmente negativo.

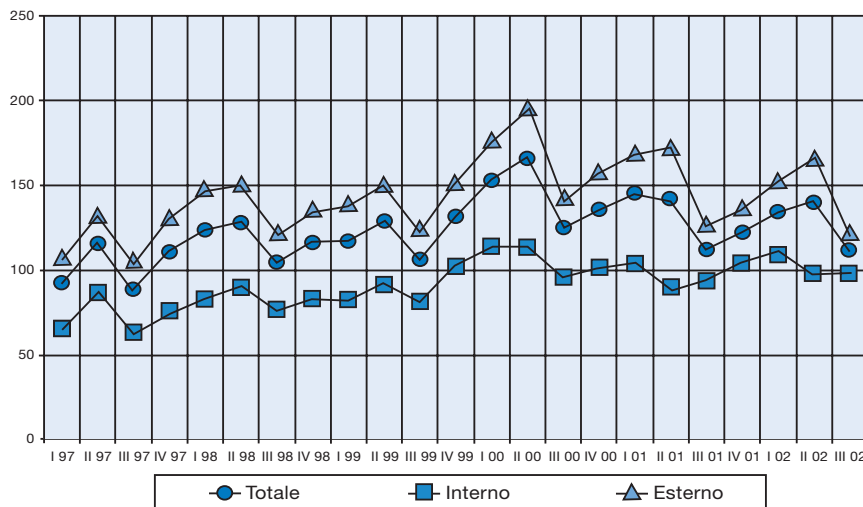
2.2.4 MACCHINE PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO

Dopo una brusca discesa registrata nella seconda metà del 2001 il clima congiunturale del mercato delle macchine per la lavorazione del legno ha cominciato a mostrare qualche segno di miglioramento anche se l'indice degli ordini ha continuato a scendere per tutto il 2002 sebbene ad una velocità più contenuta.

Dai dati dell'Associazione Costruttori Italiani Macchine ed Accessori per la Lavorazione del Legno (ACIMALL) relative al terzo trimestre del

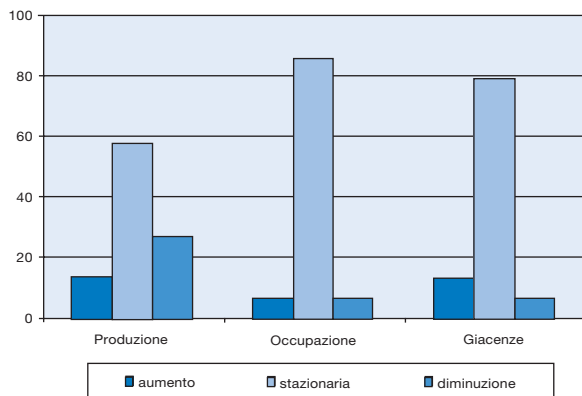
2002 risulta, infatti, che la variazione percentuale degli ordini rispetto al corrispondente periodo del 2001 è pari allo 0,2% mostrando, quindi, una dinamica sostanzialmente invariata. Il risultato è dovuto essenzialmente alla crescita del mercato interno che fa registrare una variazione positiva (+5%). Anche il mercato estero migliora pur nella persistenza di un trend negativo che caratterizza il comparto da più di un anno: nel terzo trimestre 2002 l'andamento ha mostrato una discesa del 2,5%. Il Grafico 7 mostra l'andamento degli ordini negli ultimi anni.

Grafico 7 - Indice degli ordini (non destagionalizzati - Prezzi costanti: Base 1989 = 100)



Fonte: ACIMALL - Ufficio Studi & Promozione - Indagine trimestrale terzo trimestre 2002

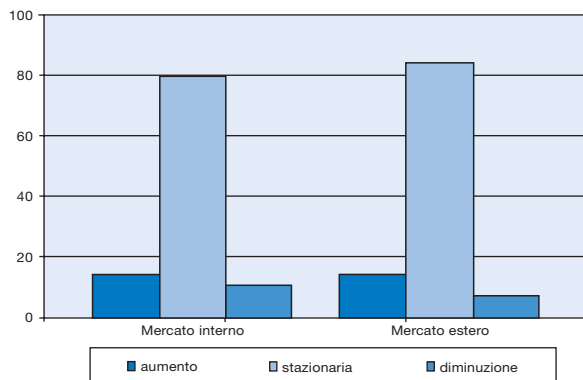
L'indagine qualitativa condotta dall'ACIMALL su un campione rappresentativo di proprie associate sull'andamento del trimestre, rivela che il 59% delle aziende del settore indica una produzione stazionaria a fronte di un 27% che, invece, denuncia una minor produzione. Soltanto il 14% dichiara una crescita (cfr. Grafico 8).

Grafico 8 - Indagine qualitativa: terzo trimestre 2002 (valori in %)

Fonte: ACIMALL - Ufficio Studi & Promozione - Indagine trimestrale terzo trimestre 2002

L'indagine previsionale per il quarto trimestre dell'anno sembra mostrare qualche segno di ottimismo: il 76% delle aziende si attende un mercato interno sostanzialmente stabile, mentre il 14% prevede una crescita ed il restante 10% una flessione.

Previsioni essenzialmente confermate anche per quanto riguarda il mercato estero, che contribuisce in larga misura al raggiungimento del fatturato complessivo (pari a circa 2 miliardi di €): la stragrande maggioranza degli operatori del settore (80%) non si aspetta variazioni significative contro un 14% ed un 7% che prevedono, rispettivamente, una crescita o un calo cfr. Grafico 9).

Grafico 9 - Indagine previsionale: quarto trimestre 2002 (valori in %)

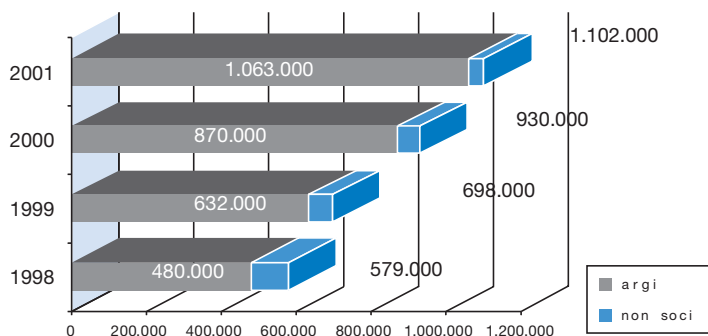
Fonte: ACIMALL - Ufficio Studi & Promozione - Indagine trimestrale terzo trimestre 2002

2.2.5 MACCHINE PER LE ARTI GRAFICHE E L'EDITORIA

Dai dati forniti dall'Associazione Rappresentanti Ufficiali per l'Italia di Case Costruttrici di Macchine per il settore Grafico Cartotecnico e Cartario (ARGI) emerge una buona tenuta dell'industria grafica nel 2001. Grazie alla politica finanziaria del governo, che ha sostenuto gli investimenti in beni industriali, nel 2001 il mercato ha confermato, anche se ad un ritmo meno elevato, la crescita già cominciata nel 2000. Il dato finale dell'anno si è attestato ad un +16% rispetto all'anno precedente grazie soprattutto alla ottima performance del comparto STAMPA che ha registrato un tasso di crescita del 19% (cfr. Grafico 10).

Il comparto dei macchinari per la STAMPA, infatti, continua a crescere anche se a minore velocità rispetto al 2000 quando il tasso di incremento si era attestato ad un +33,2% continuando la tendenza positiva cominciata nel 1999 (+20,5%).

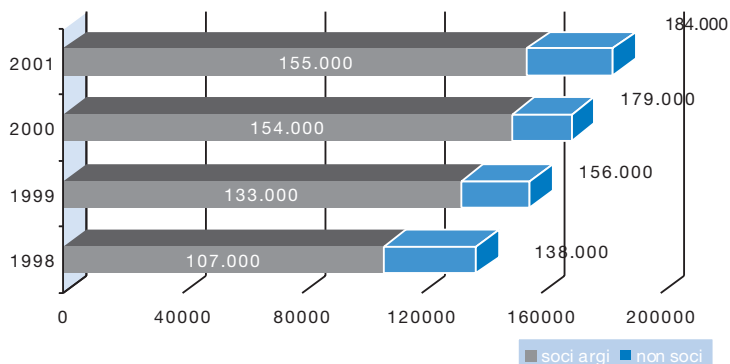
Grafico 10 - Andamento dell'industria grafica in italia - Settore STAMPA (valori in mln di lire)



Fonte: Indagine di mercato ARGI sull'industria grafica nel 2001

Al contrario, il settore PRE-STAMPA ha mostrato, per il 2001, una dinamica tutto sommato invariata rispetto all'anno precedente (+2,8%) in mercato rallentamento, però, rispetto al dato registrato nel 2000 (+14,4%) e nel 1999 (+12,9%). In questo caso confermando la tenuta del mercato anche se in un contesto di rallentamento della relativa dinamica (cfr. Grafico 11).

Grafico 11 - Andamento dell'industria grafica in italia - Settore PRE-STAMPA (valori in mln di lire)



Fonte: Indagine di mercato ARGI sull'industria grafica nel 2001



La dinamica mostra come i valori di questo particolare mercato siano in costante crescita dal 1998 a testimonianza di una vivacità non comune nel panorama dei diversi mercati di beni strumentali. Tuttavia non sono disponibili indicazioni sull'andamento del 2002 e sulle previsioni per il 2003.

2.2.6 MACCHINE MOVIMENTO TERRA

Le incertezze di questo 2002 non sembrano turbare neanche il mercato delle macchine movimento terra. Le previsioni della MAIA, società dealer Caterpillar del Centro Sud Italia, infatti, sembrano mostrare una decisa tenuta di questo mercato sia per quest'anno che per il 2003.

Dopo tre anni di continua crescita il mercato dovrebbe continuare a crescere anche alla fine dell'anno in corso (cfr. Tab. 8) con un risultato di 9.900 milioni di € di fatturato complessivo pari ad un +6,5% rispetto alla chiusura del 2001 che pure aveva registrato un risultato finale di 9.300 milioni di € di fatturato con una crescita del 24,8% sul corrispondente dato del 2000 (7.450 milioni di €).

A trainare il mercato saranno, come sempre, le piccole macchine (ovvero di importo medio attorno ai 50.000 €) con una crescita dell'8,5% pari a 5.200 milioni di € di fatturato complessivo mentre le altre macchine (tra 100.000 e 150.000 € di importo medio) cresceranno del 4,3% pari a 4.900 milioni di e di fatturato.

Tab. 8 – Fatturato MAIA su mercato macchine movimento terra

Valori in MIL di €	1999	2000	2001	2002	2003	Var. %	
						2002/2001	2003/2002
PICCOLE MACCHINE (importo medio > 50.000 €)	3.000	3.770	4.700	5.100	5.200	8,5	2,0
ALTRE MACCHINE (importo medio 100.000-125.000 €)	3.150	3.680	4.600	4.800	4.900	4,3	2,1
TOTALE	6.150	7.450	9.300	9.900	10.100	6,5	2,0

Fonte: Previsioni MAIA

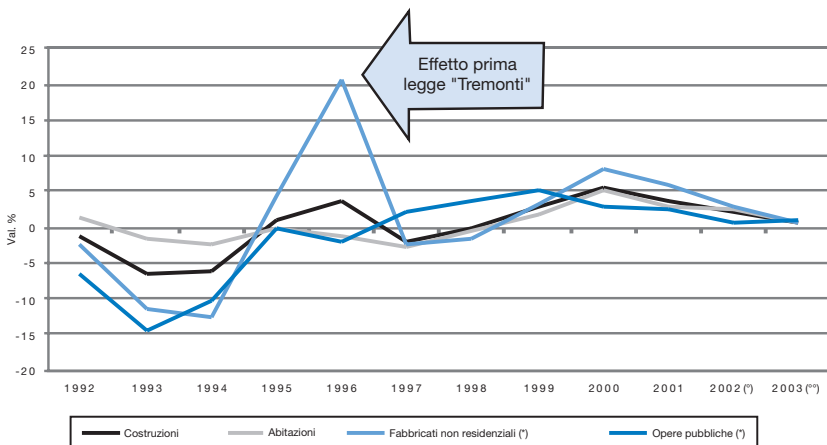
Il mercato dovrebbe registrare una performance positiva anche nel 2003 anche se ad un ritmo di crescita più lento. La MAIA, infatti, prevede un fatturato totale alla fine del prossimo anno di 10.100 milioni di € con una crescita del 2,0% risultante da due dinamiche pressoché identiche sia del comparto delle piccole (+2% - 5.200 milioni di € di fatturato) che delle grandi macchine (+2,1% - 4.900 milioni di € di fatturato).

2.3 GLI INVESTIMENTI IMMOBILIARI

I PRECONSUNTIVI 2002

I dati dei preconsuntivi relativi all'anno 2002 dell'ANCE (Associazione Nazionale dei Costruttori Edili) confermano la tendenza al rallentamento della produzione nel settore delle costruzioni. Dopo aver registrato una crescita del 5,6% nel 2000 e del 3,7% nel 2001, gli investimenti in costruzioni nel 2002 ammonteranno, in termini quantitativi, a 106.830 milioni di euro con una crescita in valore del 5,8% che si tradurrà in una crescita del 2,3% in termini reali per effetto di un tasso di inflazione settoriale stimato al 3,4% (cfr. Grafico 12).

Grafico 12 - Andamento investimenti in costruzioni per comparto
(var. % in quantità)



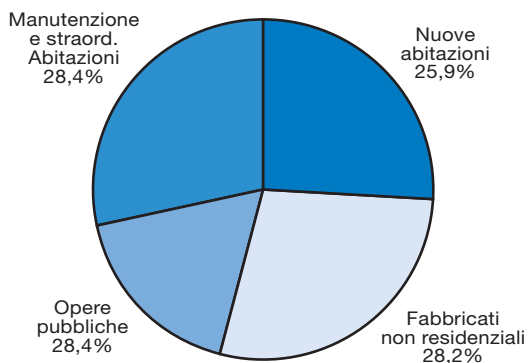
(*) Stime ANCE - (°) Preconsuntivi ANCE - (°°) Previsioni ANCE



Il dato risulta essere nettamente superiore a quello stimato dal Governo (0,4%) dopo che quest'ultimo è stato indotto, dall'incertezza sulla situazione economica generale del paese, a rivedere la precedente previsione del 2,8% contenuta nel DPEF del luglio 2002.

Gli investimenti nel comparto dei fabbricati non residenziali destinati ad attività economiche confermeranno la dinamica più significativa anche se continuando a seguire ancora un trend di rallentamento già manifestatosi nel biennio precedente e confermando sostanzialmente, nel 2002, la quota sugli investimenti totali in costruzioni già registrata nel 2001 (e precisamente il 28,2% nel 2002 e il 29% nel 2001) (cfr. Grafico 13).

Grafico 13 - Composizione % degli investimenti in costruzioni nel 2002



ELABORAZIONE ANCE SU DATI ISTAT

L'ammontare totale di questi investimenti nel 2002 sarà di 30.117 milioni di euro con incrementi del 6,5% in valore e del 3,0% in quantità mentre la Banca d'Italia indica un aumento del 36,3% degli importi erogati dalle banche per finanziamenti a medio e lungo termine su investimenti di fabbricati non residenziali.

Il livello produttivo del comparto dovrebbe beneficiare, nel corso del 2002, delle agevolazioni previste per l'acquisto di beni strumentali dalla cosiddetta legge "Tremonti bis", anche se in misura minore rispetto agli effetti fatti registrare dalla prima Tremonti a causa del periodo di applicazione del provvedimento (II° trimestre 2001 e intero 2002) che risul-

ta insufficiente al fine di coprire i tempi normalmente necessari alla pianificazione e alla realizzazione di una nuova iniziativa edilizia.

L'ANCE prevede che la legge possa agevolare una crescita della produzione di fabbricati non residenziali privati soprattutto sui processi costruttivi già in atto ed in misura minore sulle nuove iniziative che hanno bisogno solitamente di tempi più lunghi.

Risultano, inoltre, in rallentamento gli investimenti in opere pubbliche che procederanno su un trend di ridimensionamento iniziato nel 1999 (5%) e continuato per il 2000 (3%) e il 2001 (2,5%); alla fine del 2002, infatti, l'ammontare degli investimenti in opere pubbliche registrerà un dato totale di 18.742 milioni di euro pari ad un incremento dello 0,8% in termini reali (Cfr. Tabella 9 e Tabella 10).

Tabella 9 – Investimenti in costruzioni

(Valori in milioni di € a prezzi correnti)

	2000	2001	2002*	2003*	Var.% 2001/2000	Var.% 2002/2001	Var.% 2003/2002
Abitazioni	51.890	54.686	57.971	59.538	5,4	6,0	2,7
Fabb. non res.	25.978	28.278	30.117	30.933	8,9	4,3	2,7
Opere pubbl.	17.060	17.982	18.742	19.346	5,4	4,2	3,2
TOTALE	94.928	100.946	106.830	109.817	6,3	5,8	2,8

*Stime e previsioni ANCE

Fonte: ANCE; Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Ottobre 2002

Tabella 10 – Investimenti in costruzioni

(Valori in milioni di € a prezzi 1995)

	2000	2001	2002*	2003*	Var.% 2001/2000	Var.% 2002/2001	Var.% 2003/2002
Abitazioni	46.477	47.869	49.076	49.318	3,0	2,5	0,5
Fabb. non res.	23.115	24.470	25.204	25.330	5,9	3,0	0,5
Opere pubbl.	15.180	15.560	15.684	15.684	2,5	0,8	1,0
TOTALE	84.772	87.899	89.964	90.489	3,7	2,3	0,6

*Stime e previsioni ANCE

Fonte: ANCE; Osservatorio Congiunturale sull'Industria delle Costruzioni – Ottobre 2002



LE PREVISIONI PER IL 2003

Le previsioni ANCE per l'anno 2003 si basano su un contesto definito a "legislazione vigente" ovvero che considera la soppressione dei due principali strumenti agevolativi del settore: le detrazioni fiscali del 36% per le ristrutturazioni degli immobili abitativi e le agevolazioni fiscali sull'acquisto di beni strumentali previsti dalla "Tremonti bis".

Alla luce di questo scenario gli investimenti in costruzioni dovrebbero mostrare, nel 2003, una scarsa dinamicità totalizzando un ammontare pressoché simile a quello del 2002 e precisamente pari a 109.817 milioni di euro con incrementi del 2,8% in valore e dello 0,6% in quantità. Gli investimenti in fabbricati destinati alle attività produttive risentiranno in particolare della mancata proroga della "Tremonti bis" risultando, quindi, pari a 30.933 milioni di euro con variazioni rispetto all'anno precedente del 2,7% in valore e dello 0,5% in quantità.

Ipotizzando uno scenario diverso che preveda, invece, la proroga della "Tremonti bis" i dati cambiano significativamente. Facendo l'ipotesi che la legge in questione porti un incremento del solo 2% alla propensione ad investire in fabbricati strumentali, l'ANCE stima che gli investimenti nel comparto dei fabbricati destinati alle attività economiche passerebbero dai previsti 30.933 a 31.548 milioni di euro con variazioni in valore ed in quantità rispettivamente del 4,8% e del 2,5% contro gli attesi 2,7% e 0,5% dello scenario a "normativa vigente".

Anche a livello aggregato la proroga della sola "Tremonti bis" porterebbe significativi benefici: l'ammontare degli investimenti totali in costruzioni, infatti, passerebbe da 109.817 a 110.432 milioni di euro con tassi di crescita settoriali del 3,7% in valore e 1,4% in quantità contro i previsti 2,8% e 0,6% (cfr. Tabella 11).

**Tabella 11 – Effetti della mancata proroga delle agevolazioni della “Tremonti bis” per l’anno 2003**

Voci di investimento	Valore degli investimenti nel 2003 (milioni di € a prezzi correnti)*			Tassi % di crescita su 2002*			
	Senza proroga (a)	Con proroga (b)	Minore produzione nell’anno (a)-(b)	Senza proroga		Con proroga	
				Valore	Quantità	Valore	Quantità
Totale investimenti in fabbricati strumentali	30.933	31.548		+2.7	+0.5	+4.8	+2.5
Totale investimenti in costruzioni	109.817	110.432	615	+2.8	+0.6	+3.7	+1.4

*Stime e previsioni ANCE

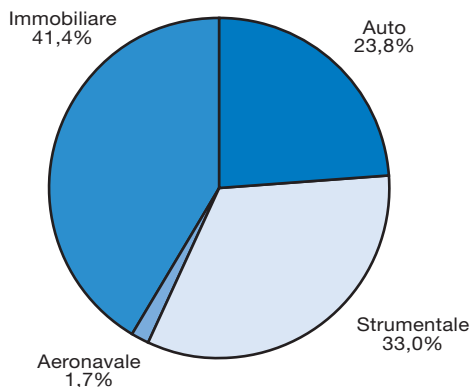
Fonte: ANCE; Osservatorio Congiunturale sull’Industria delle Costruzioni – Ottobre 2002

Va, infine, sottolineato che l’ANCE prevede una crescita del mercato del 4,5% in valore e del 2,5% in quantità nel caso fossero prorogati sia lo sgravio fiscale del 36% sulle ristrutturazioni degli immobili ad uso abitativo che la Tremonti bis.

3. ANDAMENTO E PREVISIONI DEL MERCATO LEASING IN ITALIA 2002/2003

Alle incertezze dello scenario economico nazionale ed internazionale, si sommano quest'anno più che in passato ulteriori fattori di incertezza peculiari del mercato e del prodotto leasing. Il caso più emblematico è la straordinaria affermazione del leasing immobiliare, che rappresenta oggi più del 40 % dello stipulato totale (contro il 25 % di sei anni or sono – cfr. Grafico 14).

Grafico 14 - Composizione del mercato leasing italiano al 30 giugno 2002 (% sul valore dei contratti)



Se per un verso questo successo conforta gli operatori del settore per il gradimento ormai raggiunto dal prodotto presso la clientela anche di maggiori dimensioni e presso tutti i canali di vendita, per l'altro offre lo spunto ad una serie di riflessioni su aspetti determinanti quali: la capacità delle società di leasing di fare percepire (e quindi pagare) alla propria clientela il valore aggiunto intrinseco ad un'operazione su immobile da costruire; l'evoluzione prospettica dei recenti incrementi dei prezzi degli immobili (e conseguentemente la necessità di una ancora maggiore attenzione e professionalità negli aspetti peritali); la portata reale dell'effetto della Tremonti bis nel sostenere la domanda immobiliare; gli impatti potenziali delle eventuali modifiche nei criteri di contabilizzazione delle operazioni di leasing.



Dopo 5 anni di crescita costante e dopo il dirompente dicembre dello scorso anno, è d'altronde corretto – anche sotto il profilo statistico – che gli operatori accentuino la prudenza nelle proprie valutazioni e la sensibilità ad alcuni segnali di pericolo rilevabili dal mercato e dall'andamento della redditività delle imprese e dell'economia in genere. Fra questi, non ultimi, la limitata disponibilità di finanza a medio termine e di capitale a rischio (con la parallela sempre maggiore redditività richiesta dagli azionisti) potrebbero in prospettiva finire per pesare anche sulla capacità da parte dell'offerta leasing di seguire le richieste della relativa "domanda". Tuttavia, in tema di requisiti di capitale, va rilevato che il nuovo Accordo di Basilea sui nuovi requisiti patrimoniali per le banche potrebbe per taluni versi favorire proprio gli impieghi in leasing, in quanto da un lato meglio "garantiti" e a gestione specializzata, e dall'altro tipicamente rivolti verso la clientela retail (che, come noto, assorbirà meno capitale).

Nel formulare le proprie previsioni di chiusura d'anno (Tab. 12), le società di leasing presenti al Delphi hanno manifestato aspettative fra di loro molto contrastanti: circa una metà degli operatori prevede di chiudere con forti decrementi rispetto al 2001, mentre l'altra metà è decisamente più ottimistica. L'effetto risultante è una previsione di sostanziale mantenimento dei valori di stipulato dello scorso anno. Ma poi, le stesse società che hanno delineato su sè stesse una previsione "pessimistica" (o "realistica") hanno accreditato il mercato nel suo complesso (Tab. 13) di una performance moderatamente positiva (+ 5 %). Una situazione che si è però poi invertita nel formulare le previsioni per il 2003, dove invece le aspettative individuali (mediamente dell'ordine di un + 8 %) si rivelano decisamente migliori di quelle accreditate al mercato nel suo complesso (+ 3 %). Una divaricazione prospettica quindi fra i comportamenti individuali e quelli del mercato che conferma l'incertezza.



Tabella 12 – Sommatoria del budget aziendale atteso per il 2002 e 2003 di ciascuna delle “Top 12”

Valori in MIL di €	2001	2002	2003	Var.% 2002/2001	Var.% 2003/2002
Immobiliare costruito	5.886	6.368	6.856	8,2	7,7
Immobiliare da costruire	2.801	2.474	2.610	-11,7	5,5
IMMOBILIARE	8.687	8.842	9.466	1,8	7,0
STRUMENTALE	7.218	6.608	7.140	-8,4	8,0
Autoveicoli	1.344	1.608	1.771	19,7	10,1
Targato industriale	1.427	1.484	1.652	4,0	11,3
AUTO	2.771	3.092	3.423	11,6	10,7
AERONAVALE	220	360	423	63,8	17,3
TOTALE	18.896	18.902	20.452	0,03	8,2

Fonte: Previsioni Delphi Leasing 2002

Tab. 13 – Previsioni Delphi 2002 (stipulato per comparto in mln di €)

Valori in MIL di €	2001	2002 (stime)	2003 (stime)	Var.% 2001/2000	Var.% 2002/2001 (stime)	Var.% 2003/2002 (stime)
STRUMENTALE	11.596	11.113	11.305	10,6	-4,2	1,7
AUTO	7.009	7.410	7.508	11,4	5,7	1,3
AERONAVALE	326	468	514	-10,2	43,6	9,8
IMMOBILIARE	13.329	14.901	15.708	38,6	11,8	5,4
TOTALE	32.260	33.892	35.035	20,6	5,1	3,4

Fonte: Previsioni Delphi Leasing 2002

Prima di analizzare e commentare nel dettaglio di ciascun comparto queste previsioni, appare doveroso rilevare come, in questo nuovo contesto di volatilità e di incertezza, risulterà poco produttivo confrontarsi acriticamente con i budget e le performances di settore o con quelli di singoli competitors: le scelte di politica aziendale di ognuno (in termini ad esempio di spread praticati e di rischi assunti) e le vicende contingenti in particolare sulle reti di vendita di cui ci si avvale, potranno determinare comportamenti individuali molto difforni e potenzialmente anche forti scostamenti dalle medie del settore.

L'accresciuta instabilità potrebbe rendere per un verso più problematici i posizionamenti commerciali fortemente concentrati su singole linee



di prodotto; per l'altro, l'assenza di una forte specializzazione e connotazione nei singoli prodotti offerti rischia di essere causa di perdita di quote di mercato, specie allorquando non si sia più disposti a sacrificare ulteriormente la redditività per l'accaparramento del cliente.

Dopo molti anni di attesa, il prodotto ed il mercato di destinazione del leasing, anche per la spinta della globalizzazione contabile e fiscale (basta pensare all'impatto prodotto dalle nuove aliquote forfettarie di matrice francese sul leasing nautico) e della penetrazione crescente di operatori di provenienza estera, sembrano entrati in una fase di innovazione interna che potrebbe aprire in prospettiva spazi di sviluppo in grado di compensare ampiamente quelli che forse si stanno già gradualmente perdendo per la raggiunta maturità dell'operazione classica di locazione finanziaria.

3.1 IL LEASING AUTO

La dinamica del leasing appare solo parzialmente frenata dal negativo andamento delle immatricolazioni auto che risente in modo evidente di una situazione economica generale e del clima di diffusa incertezza.

Se, infatti, le previsioni sulla domanda di autovetture indicano una significativa flessione nelle immatricolazioni per l'anno 2002 (-10,2% - cfr. Tab. 14), il ricorso allo strumento della locazione finanziaria sta registrando nei primi nove mesi dell'anno una crescita del 13 % e dovrebbe pertanto consentire di chiudere l'esercizio con una dinamica prossima al 10 % (Grafico 15). Una contro-tendenza che tuttavia va letta alla luce della comunque crescente quota delle autovetture "aziendali" sul totale delle vendite nel comparto auto, che si presume passerà dal 29,5% del 2001 al 30,5% nel 2002.

Per contro, nel comparto dei veicoli commerciali e industriali, a fronte di una domanda in crescita di oltre 8 punti percentuali grazie al più che positivo andamento delle vendite di veicoli commerciali, il ricorso al leasing - a settembre prossimo al + 2 % - dovrebbe presentare una performance inferiore al dato medio del comparto; circostanza quest'ultima connessa da un lato alla maggior penetrazione del leasing sul segmento dei veicoli industriali (oltre i 35 ql) che sta soffrendo particolarmente la crisi produttiva delle industrie, dall'altro, ad una prudente aspettativa degli operatori che temono di non riuscire a ripetere la straor-



dinaria performance registrata a dicembre del 2001 (+ 50 % - cfr. Grafico 16) subito all'indomani del varo della Tremonti bis.

La dinamicità maggiore, con crescita prossime al 50 – 60 %, è infine attesa per il segmento del renting a medio termine, su cui molte società di leasing – captive e non – stanno cominciando ad affacciarsi e che, anche proprio per la fase di start-up in cui si trovano le iniziative recentemente avviate, e qui monitorate, presenta ritmi di crescita inevitabilmente superiori a quelli – comunque positivi - dell'attività degli operatori che tradizionalmente operano su questo comparto e che sono stati sino ad oggi essenzialmente una derivazione delle società di noleggio a breve termine.

Nel complesso comunque, il trend della penetrazione del leasing nel settore degli investimenti su mezzi di trasporto dovrebbe risultare in linea con la crescita degli ultimi anni (cfr. Tab. 15).

Tab. 14 – Struttura della domanda Auto (migliaia di unità)

	2001	2002	Var. %
Autovetture fino a 1600cc	1228	1067	-13,1
oltre 1600 cc	1196	1108	-7,3
totale	2423	2175	-10,2
Motocicli	600	582	-3,1
Veicoli commerciali fino a 35q.	220	242	10,0
oltre 35q.	38	37	-3,0
totale	259	279	8,1

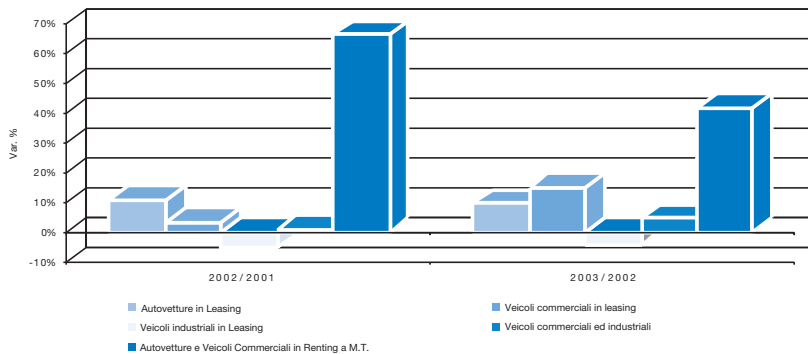
Fonte: Previsioni Prometeia

Tab. 15 - Penetrazione % del leasing sugli investimenti in mezzi di trasporto

Valori %	1997	1998	1999	2000	2001	1° Sem. 2002
Stipulato leasing su mezzi di trasporto/ investimenti in mezzi di trasporto	19,2	18,9	20,8	21,6	22,8	26,5

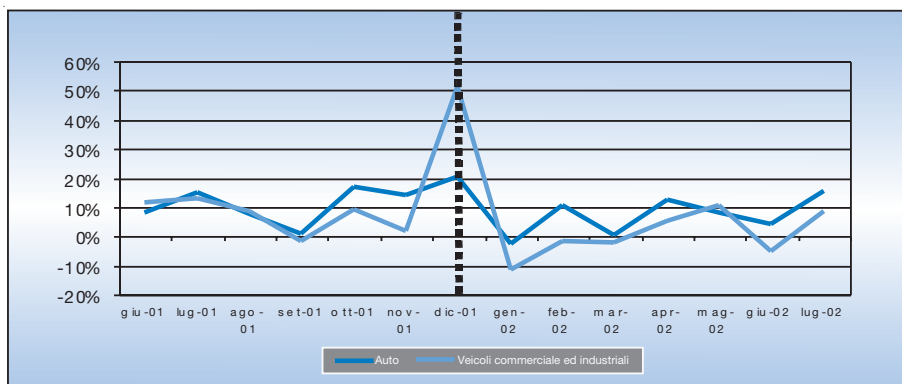
Fonte: Assilea – Delphi Leasing Auto 25 ottobre 2002 – Conti economici trimestrali ISTAT

Gráfico 15 - Trend Leasing Auto per comparti: stime di chiusura 2002 e previsioni per il 2003



Fonte: Assilea - Delphi Leasing Auto - 25 ottobre 2002

Gráfico 16 - Andamento mese/mese PER COMPARTO (Var. %)



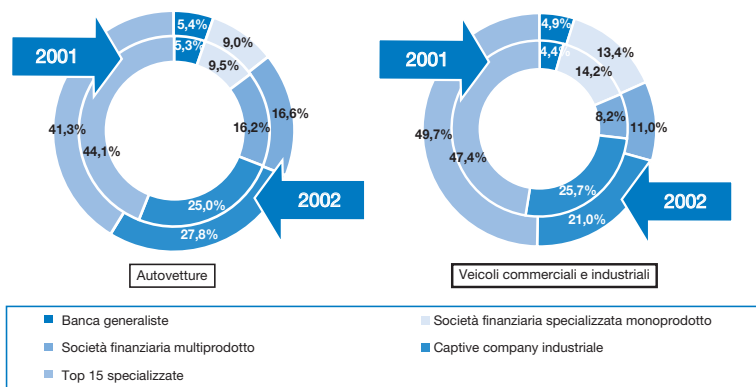
Fonte: Assilea - Delphi Leasing Auto - 25 ottobre 2002



Passando quindi ad analizzare nel dettaglio la struttura dell'offerta, è anche qui necessario segmentare il comparto nei due distinti segmenti delle autovetture e dei veicoli commerciali ed industriali. Sul primo, spicca l'ulteriore crescita delle società "captives" emanazione delle società automobilistiche, che grazie ad una forte crescita in termini di stipulato (+25%) stanno portando la propria quota a circa il 28% del mercato. Per contro le "Top 15" – le società leader del mercato leasing nel suo complesso, tutte di matrice bancaria e da sempre attive su tutti i comparti merceologici tipici del leasing (strumentale, auto, immobiliare e aeronavale) - perdono quasi il 3% del mercato registrando una crescita dello stipulato inferiore ai 5 punti percentuali.

Di converso, nel comparto dei veicoli commerciali e industriali, la dinamica si presenta invertita con le "captives" che scendono dal 25,7% al 21% a beneficio delle "Top 15" che vedono crescere la propria quota dal 47,4% al 49,7% (cfr. Grafico 17).

Grafico 17 - Struttura dell'offerta

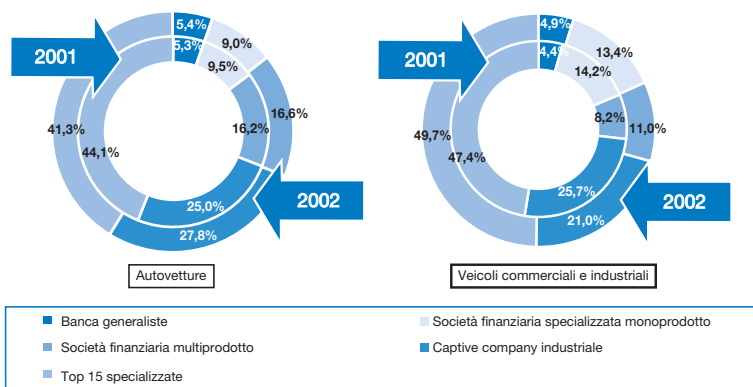


Fonte: Assilea - Delphi Leasing Auto 2002

I dati confermano la sensazione di una divaricazione tra le strategie (di marketing, di prodotto ecc.) delle diverse tipologie di operatori leasing, a dimostrazione del fatto che sono definitivamente archiviati i tempi in cui il settore si muoveva “in blocco” verso i mercati considerati più dinamici. Una diversificazione delle strategie e delle “policy” aziendali adottata in risposta al crescente livello di incertezza del mercato su cui cimentarsi.

Anche in tema di previsioni di chiusura dell’anno in corso e per il prosimo, le aspettative dei due principali “cluster” di operatori sembrano discostarsi significativamente: le “captives” manifestano un maggiore ottimismo rispetto alle “Top 15” che tuttavia, a livello di fissazione dei propri budget aziendali, si prefiggono, come già visto, traguardi di crescita spesso anche superiori a quelli già positivi accreditati al mercato dalle “captives” (cfr. Tab. 12). Una circostanza che sottintende la volontà di molti operatori di accrescere comunque la propria quota, pur nella consapevolezza di un contesto globale di domanda prospetticamente ancora debole. La competizione appare dunque destinata ad accentuarsi ulteriormente.

Gráfico 18 - Previsioni Stipulato Leasing Auto totale: stime di chiusura 2002 e previsioni per il 2003



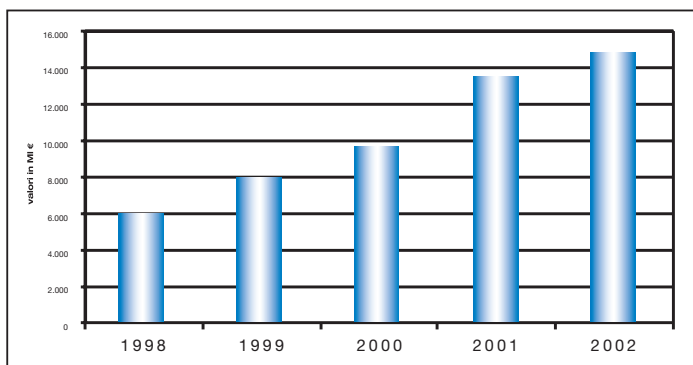
Fonte: Assilea - Delphi Leasing Auto 2002

3.2 IL LEASING IMMOBILIARE

Anche le previsioni sul comparto immobiliare delle principali società leasing italiane mostrano una dinamica differente tra le aspettative relative alla singola azienda e quelle sul mercato in generale.

Secondo gli operatori, infatti, il proprio risultato in questo comparto a fine 2002 dovrebbe registrare un modesto incremento attorno al 2% (cfr. Tab. 12) risultante da due tendenze di orientamento opposto dell'immobiliare costruito (+8,2%) e di quello da costruire (-11,7%). Viceversa il mercato è accreditato di un risultato ben più lusinghiero (+11,8% - cfr. Tab. 13) che confermerebbe, dunque, il trend di crescita mostrato costantemente negli ultimi anni (cfr. Grafico 19).

Grafico 19 - Andamento del leasing immobiliare in Italia



Fonte: Assilea - Delphi Leasing Auto 2002

Anche per il 2003 si registra una doppia inversione di tendenza. Da un lato le aspettative individuali di ogni singola azienda prevedono un netto miglioramento quantificabile in un incremento di 7 punti percentuali a fronte di un leggero rallentamento del settore immobiliare costruito (+7,7%) e di una forte ripresa di quello da costruire (+5,5% rispetto alla chiusura attesa per il 2002). Dall'altro l'attesa è per una crescita meno veloce del mercato (sebbene sempre di crescita si tratti) con un risulta-



to complessivo del 5,4% in più rispetto al 2002.

Risulta ancora una volta evidente che le previsioni dei primi 12 operatori leasing italiani si inquadrano in una cornice di forte incertezza che costringe tutti gli addetti ai lavori a “navigare a vista” verso un mercato i cui tratti sono perlopiù sconosciuti ed imprevedibili.

Né, d'altronde, possono risultare di grande aiuto le previsioni sugli investimenti del settore, anch'esse soggette all'indeterminatezza legata, quest'anno più di altri, alle future decisioni del governo in materia fiscale.

Non a caso l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili (ANCE), prezioso e costante partner dell'Assilea e delle sue Associate in ogni incontro Delphi, ha fornito diversi scenari per il mercato immobiliare (cfr. il precedente paragrafo sugli investimenti immobiliari). Le diverse performance sono legate agli effetti che i due principali strumenti agevolativi del settore previsti dall'attuale legislazione (la Tremonti bis e le detrazioni fiscali del 36% sulle ristrutturazioni degli immobili abitativi) potrebbero sortire nel caso di una loro proroga totale o anche solo parziale.

Alle incertezze tipiche di un mercato di per se difficilmente prevedibile come quello della locazione finanziaria si sommano, dunque, anche quelle legate all'andamento dei beni tipicamente oggetto di leasing. Va da se che i due elementi siano da tenere unitariamente in considerazione quando si cerca di gettare lo sguardo anche solo leggermente al di là del quotidiano in quanto, come si nota chiaramente, l'interazione fra i diversi mercati porta ad oscillazioni più che significative condivise tra settori differenti.

3.3 IL LEASING STRUMENTALE

Le previsioni sul comparto strumentale formulate dalle “Top 12” del mercato leasing italiano rispecchiano quelle già esposte relativamente agli altri comparti.

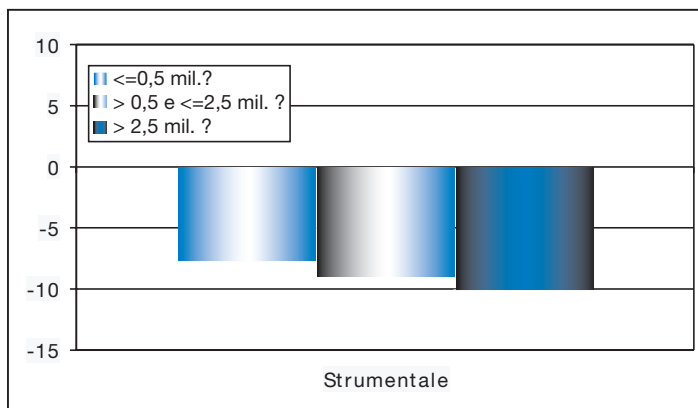
Anche in questo caso le aspettative delle società sul proprio budget risultano più pessimistiche di quelle sul mercato coerentemente, quindi, con le attese relative al comparto immobiliare e a quello automobilistico.

Scendendo nel dettaglio (cfr. Tab. 12), le principali società di leasing italiane prevedono, nel comparto strumentale e per il 2002, un risultato finale di circa 6,6 miliardi di € con una flessione dell'8,4% rispetto al 2001 quando lo stipulato totale del comparto strumentale delle prime 12 società di leasing era risultato pari a 7,2 miliardi di €.

Relativamente al mercato in generale, invece, la previsione è di uno stipulato strumentale di circa 11,1 miliardi di € che si tradurrebbe in un calo del 4,2% rispetto agli 11,6 miliardi di € registrati nel 2001.

La recente dinamica del comparto per fasce di importo, d'altronde, registra un calo in tutte e tre gli scaglioni presi in analisi con un dato particolarmente negativo (attorno a -10%) nella fascia di importo superiore ai 2,5 milioni di € (cfr. Grafico 20).

Grafico 20 - Dinamica dello stipulato del comparto strumentale per fasce di importo (1° sem. 2002)





Il 2003 potrebbe, tuttavia, essere l'anno dell'inversione di tendenza. Secondo le previsioni delle società intervenute al Delphi Leasing 2002 la sommatoria dei budget aziendali delle "Top 12" nel comparto strumentale dovrebbe chiudere l'anno prossimo a 7,1 miliardi di € con un tasso di crescita dell'8% rispetto al 2002 e riavvicinandosi (anche senza eguagliarlo) al dato registrato a fine 2001.

Per quanto riguarda il mercato si nota nuovamente la divaricazione delle performance attese dagli operatori del settore. Il comparto strumentale viene accreditato, infatti, di uno stipulato totale a fine 2003 di 11,3 miliardi di € pari ad una crescita, sul corrispondente dato del 2002, di solo l'1,7% e comunque, anche in questo caso, minore della chiusura dello scorso anno (cfr. Tab. 13).

Il pessimismo diffuso tra gli addetti ai lavori relativamente al comparto strumentale è, d'altronde, coerente con le indicazioni che provengono dai produttori di beni strumentali che hanno contribuito alla riflessione del Delphi Leasing 2002.

Tutte le previsioni dei produttori di beni strumentali tipicamente oggetto di leasing sono concordi nel prevedere una chiusura d'anno ed un inizio di 2003 caratterizzato dalle difficoltà.

Ci si aspetta una sostanziale stabilità nel settore delle macchine per l'editoria (dopo quattro anni di continua crescita testimoniati dai dati forniti dall'ARGI), mentre l'ACIMALL per i macchinari per la lavorazione del legno e l'UCIMU per quelle utensili prevedono un calo significativo nei propri rispetti settori (cfr. precedenti quadri relativi).

In particolare L'ASSOCOMAPLAST si attende una flessione del 3,2% nella produzione italiana di macchinari per la lavorazione di materie plastiche.

Uniche due eccezioni: il mercato delle macchine movimento terra che, da quanto si apprende dai dati della MAIA, dovrebbe crescere del 2% (in questo caso, però, si tratta di un comparto tipicamente legato all'andamento delle opere pubbliche e alle costruzioni immobiliari) e quello della meccanica varia che, secondo le pressioni dell'ANIMA dovrebbe registrare alla fine dell'anno una crescita dell'1,9%, ma sul quale la penetrazione del leasing (stanti anche le particolari tipologie dei beni in questione) non è delle più alte.

