

## FATTORI CHE POTRANNO DETERMINARE LE DINAMICHE DEL LEASE

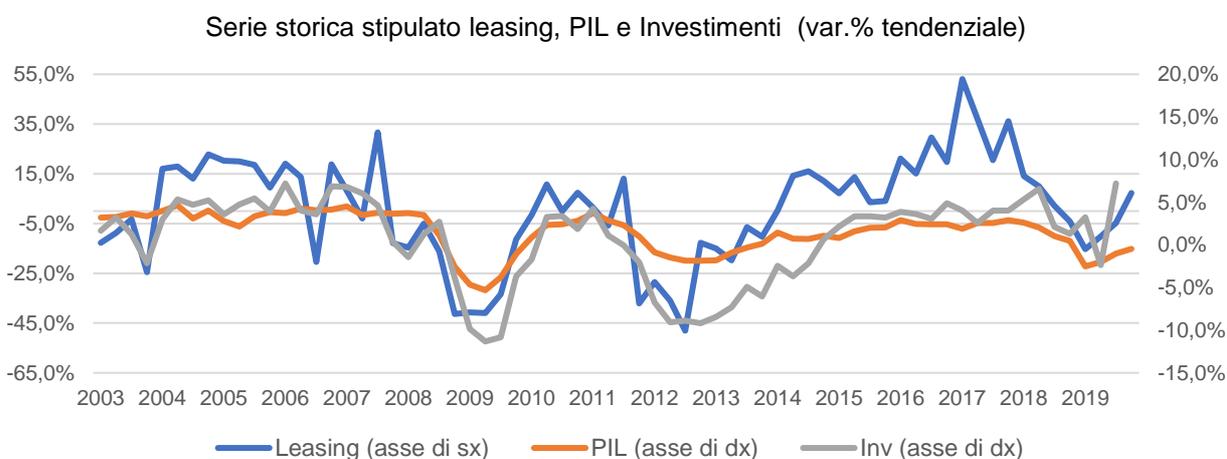
### Sommario

PREMESSA.....	1
1. CONTESTO MACROECONOMICO INCERTO .....	2
2. FISCALITA' CONFERMATA ANCHE NEL 2020.....	4
3. FATTORI POSITIVI DAI NUOVI PIANI EUROPEI.....	4
4. IL RUOLO DEL LEASING NELLA FINANZA SOSTENIBILE .....	6
5. LEASING E SETTORI D'INVESTIMENTO SOSTENIBILE.....	8
6. DIGITALIZZAZIONE E INTELLIGENZA ARTIFICIALE.....	9
7. RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO.....	11
8. L'AUTOMOTIVE: LA TEMPESTA PERFETTA .....	12
9. LEASING OPERATIVO COME STRUMENTO PER LA TRASFORMAZIONE .....	13

### PREMESSA

La dinamica del leasing è fortemente correlata al PIL e agli investimenti, ma sappiamo anche - dall'analisi delle serie storiche di stipulato leasing Assilea – che, mentre il leasing è un buon anticipatore della dinamica degli investimenti, a livello di proiezioni future la relazione tra leasing e PIL è controversa perché generalmente ad una contrazione del PIL si accompagnano politiche fiscali espansive che possono portare ad una ripresa del leasing.

Le prospettive del leasing risiedono, come si è visto in passato, nel sapersi “reinventare” e porsi come strumento di sviluppo e di cambiamento sia per le PMI che per le imprese di dimensioni maggiori, nonché come ottimo strumento di drenaggio delle agevolazioni ed incentivazioni fiscali per gli investimenti.



Fonte: Assilea, Istat

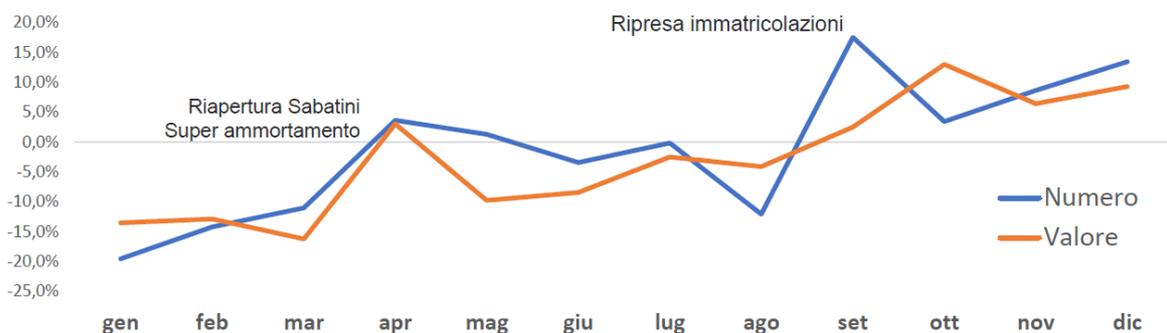
Dopo 5 anni ininterrotti di crescita, il 2019 ha visto una flessione dello stipulato leasing complessivo del 3,3%. La crescita media che ha totalizzato il settore a partire dal 2014 ha superato il 55%, nel 2018 il livello complessivo di stipulato si è mantenuto poco al di sotto dei 28 miliardi.

La dinamica ha rispecchiato le incertezze e le novità delle differenti iniziative fiscali. La fine del 2018 aveva visto un'accelerazione degli investimenti, sia lato beni strumentali, per l'effetto anticipatore legato all'incertezza sul rinnovo di super e iper ammortamento, sia lato autoveicoli, per la corsa alle immatricolazioni prima dell'introduzione dell'eco-bonus ed eco-malus.

Tale trend è stato seguito da una forte depressione degli investimenti a inizio anno, prima della riapertura dello sportello degli investimenti ex lege Nuova Sabatini e della reintroduzione del super ammortamento. Da aprile è iniziata una lenta ripresa dello stipulato e, dopo il riavvio delle immatricolazioni, lo stipulato mensile è tornato in territorio positivo, chiudendo con un +9% nel mese di dicembre 2019.

Vediamo di seguito come potrà evolvere il prodotto in risposta alle sfide della sostenibilità, dell'innovazione tecnologica e della conseguente rivoluzione che interesserà il mondo delle imprese nei prossimi anni.

**Dinamica mensile dello stipulato 2019 (var.% su mese corrispondente)**



Fonte: Assilea e elaborazioni su dati Centro Studi e Statistiche UNRAE

## 1. CONTESTO MACROECONOMICO INCERTO

Le recenti dichiarazioni e analisi della Banca d'Italia mostrano che l'attività economica sta sostanzialmente ristagnando dai primi mesi del 2018, anche a seguito del rallentamento registrato a livello europeo e globale. I segnali provenienti dagli indicatori congiunturali più recenti sono contrastanti. Le indagini presso le imprese suggeriscono ancora attese di una espansione della domanda; le condizioni dei mercati finanziari e creditizi sono migliorate ed è aumentata la fiducia degli investitori, come testimoniato dagli ingenti acquisti di titoli pubblici da parte di non residenti e dal considerevole calo dei loro rendimenti e dei differenziali di interesse nei confronti dei Bund.

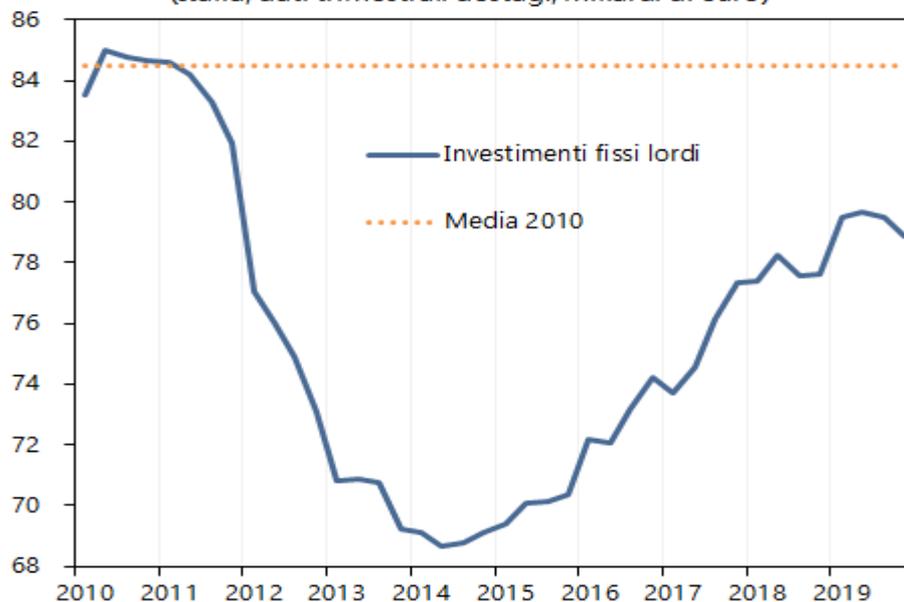
Tuttavia, la stima preliminare dell'Istat indica una flessione del prodotto dello 0,3 per cento nel quarto trimestre dello scorso anno, presumibilmente anche riflesso di un'evoluzione particolarmente sfavorevole delle componenti più erratiche della domanda finale. Le proiezioni

pubblicate nell'ultimo Bollettino economico Banca d'Italia, prefigurano una crescita ancora molto contenuta quest'anno, dopo la sostanziale invarianza del 2019, ma più elevata nel prossimo biennio. Su questo scenario gravano rilevanti rischi al ribasso.

Molto dipenderà dall'andamento dell'economia globale e dei nostri principali partner nell'interscambio europeo. Le dispute commerciali internazionali si sono attenuate ma sono cresciute le tensioni geopolitiche, anche se con conseguenze finora limitate sulle quotazioni petrolifere. Restano ancora da definire, nel periodo transitorio che si concluderà alla fine dell'anno, i termini dei futuri rapporti economici tra l'Unione europea e il Regno Unito, uscito formalmente dall'Unione lo scorso 31 gennaio. Ai fattori di rischio si sono ora aggiunte le possibili ricadute della diffusione del nuovo coronavirus, specie sull'economia cinese che rimane uno dei principali motori della crescita mondiale, nonostante il rallentamento riscontrato negli ultimi anni.

In Italia, la dinamica degli investimenti nei primi tre trimestri dell'anno è stata positiva, anche se in rallentamento nel terzo trimestre. Il CSC Confindustria stima un calo a fine anno. In media nel 2019 si stima un +2,1%, ma solo grazie all'ottimo inizio d'anno. Sembra essersi interrotto, comunque, il trend di recupero partito nel 2014, anche grazie agli incentivi fiscali, che stava tendendo a riportare gli investimenti verso i livelli del 2010 (-6,0% il gap nel 2019).

**Perde colpi il recupero degli investimenti**  
(Italia, dati trimestrali destag., miliardi di euro)



4° trimestre 2019 = stime CSC.

Fonte: elaborazioni CSC su dati ISTAT.

L'andamento degli **investimenti in macchinari** è visto in ulteriore peggioramento tra fine 2019 e inizio 2020. Secondo l'indagine UCIMU sugli ordini di macchine utensili, anche nel 4° trimestre si è avuta una diminuzione delle commesse: -16% tendenziale (-21% nel mercato interno), sostanzialmente in linea con quanto rilevato nel precedente trimestre. Tale dinamica preannuncia minori investimenti in macchinari almeno nella prima metà del 2020.

Il 2019 è stato caratterizzato dalla crisi del settore **automotive**, dovuta a una normativa europea più stringente e a un rallentamento della domanda cinese. Gli investimenti in Italia sono aumentati nel primo semestre, ma nella seconda metà del 2019 sono stimati in calo, anche per le difficoltà ad adeguarsi a un contesto in rapida e continua evoluzione. Nel 2020 invece, secondo ANFIA, sono attesi in crescita gli investimenti pubblici per il rinnovo dei veicoli industriali e quelli privati sono sostenuti dalla misura dell'eco-bonus, come lo scorso anno (quando però i fondi non sono stati interamente utilizzati); a questi si sommano gli incentivi regionali nel bacino padano per l'acquisto di veicoli elettrici.

Secondo l'ANCE, il 2019 si è chiuso con un incremento degli **investimenti in costruzioni** intorno al 2,3%, seppure con una stagnazione nei mesi estivi e una caduta a fine anno. Il 2020 dovrebbe registrare un +1,7%. Gli investimenti nella nuova edilizia abitativa proseguiranno nella tendenza positiva e quelli in manutenzione straordinaria si rafforzeranno. Stabile però quelli nel non residenziale privato, mentre un significativo supporto dovrebbe arrivare dal comparto delle opere pubbliche.

La debolezza degli investimenti, la componente tradizionalmente più volatile della domanda interna, si è riflessa immediatamente nella fiacchezza del PIL nel corso del 2019. Inoltre, la carenza di investimenti riduce l'accumulazione di capitale fisico, frenando la crescita economica anche nel medio-lungo termine.

## 2. FISCALITA' CONFIRMATA ANCHE NEL 2020

I principali driver fiscali del leasing a sostegno degli investimenti sono stati confermati anche per l'anno in corso. Sono stati stanziati nuovi fondi per la Nuova Sabatini, anche se dopo la corsa di fine anno si è registrata un rallentamento delle prenotazioni nei primi due mesi del 2020.

La trasformazione fiscale dell'iper ammortamento e del super ammortamento nella forma di credito d'imposta manterrà comunque condizioni favorevoli di incentivo agli investimenti delle PMI in nuovi beni strumentali ed in tecnologie abilitanti che rientrano nel Piano Industria 4.0.

Nuovi incentivi sono stati introdotti, con la Nuova Sabatini, per le PMI che investono al Sud e su piani di investimento eco-sostenibili. Ulteriori fondi sono previsti anche per l'acquisizione di macchinari agricoli e nuovi contributi possono essere richiesti per il rinnovo dei veicoli per l'autotrasporto passeggeri.

Come vedremo: Sud, filiera agroalimentare e settore autotrasporto (soprattutto in un'ottica green) sono settori di potenziale sviluppo degli investimenti nei prossimi anni.

## 3. FATTORI POSITIVI DAI NUOVI PIANI EUROPEI

Nel Programma di lavoro della Commissione Europea per il 2020 i principali temi di interesse riguardano il **Green Deal europeo** e la **digitalizzazione**. Per sostenere la transizione al "green", verrà emessa una nuova strategia per la mobilità sostenibile e intelligente, nonché una rinnovata strategia di finanza sostenibile, che mira a reindirizzare i flussi di capitale privato verso investimenti anch'essi "green". Inoltre, viene ulteriormente sottolineata la necessità di favorire l'integrazione di una cultura di *governance* societaria sostenibile nelle imprese del settore privato.

Il programma di lavoro della Commissione sottolinea la necessità di garantire che l'adozione di nuove tecnologie rispetti pienamente i valori e i diritti fondamentali europei. Le iniziative per il 2020 comprendono iniziative sull'**intelligenza artificiale**, una nuova strategia europea in materia di dati, una nuova legge sui servizi digitali e ulteriori misure sulla sicurezza informatica e le attività finanziarie.

Nel Green Deal l'Unione europea prevede di dedicare un quarto del proprio bilancio alla lotta ai cambiamenti climatici. L'obiettivo dell'UE è quello di raggiungere emissioni zero entro il 2050. È la scommessa di un nuovo modello di sviluppo europeo: sul tema verranno emanati 50 provvedimenti legislativi nei prossimi due anni. Il piano per gli investimenti sostenibili adottato dalla Commissione europea punta a mobilitare almeno mille miliardi di investimenti nei prossimi dieci anni e ha istituito un programma per spostare 100 miliardi di euro (110 miliardi di dollari) in investimenti per rendere l'economia più rispettosa dell'ambiente nei prossimi 10 anni.

Con Invest Europe verranno mobilitati circa 279 miliardi di euro di fondi pubblici e privati per investimenti favorevoli al clima e all'ambiente. Il cofinanziamento nazionale per progetti verdi conta 140 miliardi di euro. Il meccanismo per la transizione (Just Transition Mechanism) - su come accompagnare la trasformazione, aumentare i posti di lavoro e non chiudere le aziende - dovrebbe mobilitare 100 miliardi.

Il raggiungimento degli obiettivi climatici per il 2030 - che includono la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 40% rispetto ai livelli del 1990 - costerà ulteriori 260 milioni di euro all'anno. Gli Stati membri dovranno presentare piani per ristrutturare la propria economia e dettagliare i progetti a basse emissioni. I piani avranno bisogno dell'approvazione della Commissione.

L'attenzione per l'economia circolare e il riferimento specifico della Commissione alla necessità di spostarsi verso "**nuovi modelli di business basati sul noleggio di beni**" offre un'opportunità ideale per evidenziare il ruolo che l'industria del leasing può svolgere nel facilitare la transizione verde.

Nel contesto dei trasporti, la Commissione spera di ridurre le emissioni di gas a effetto serra causate dai trasporti del 90% entro il 2050. Si intende raggiungere questo obiettivo sia modificando la legislazione sugli standard di prestazione di CO2 per le automobili entro il 2021, sia "accelerando" la diffusione di sistemi sostenibili e carburanti per il trasporto alternativi.

Altre azioni specifiche per la mobilità citate nella comunicazione della Commissione comprendono:

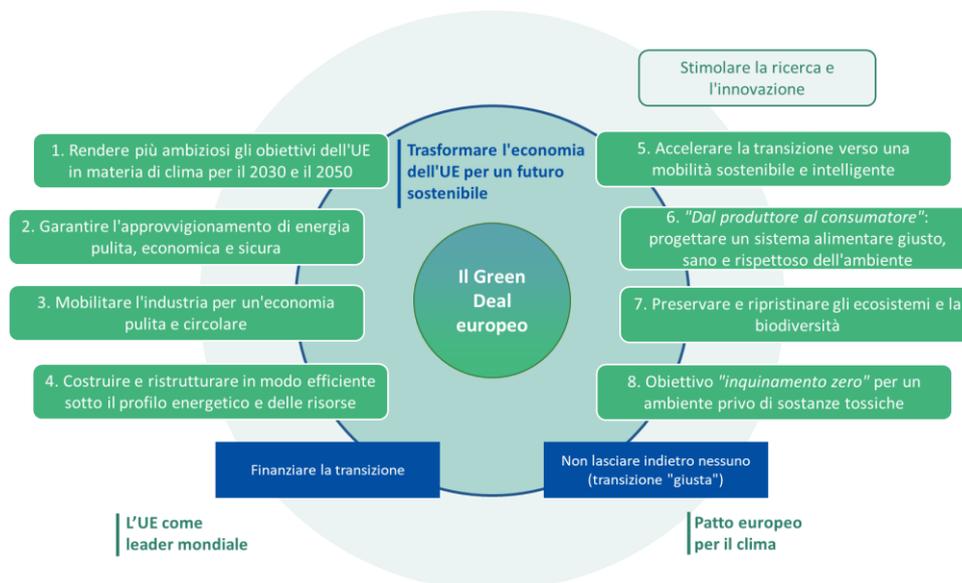
- misure per aumentare la capacità del trasporto ferroviario e marittimo
- revisione della direttiva sul trasporto combinato
- sviluppo di soluzioni intelligenti per facilitare la gestione del traffico e Mobility as a Service (MaaS)
- la Commissione rivedrà inoltre la direttiva sulle infrastrutture per i carburanti alternativi e il regolamento TEN-T, con l'obiettivo di aumentare l'assorbimento di emissioni zero / basse.

Queste misure avranno un impatto significativo sulla tassazione dei veicoli che incentiveranno all'adozione di veicoli a emissione più bassa (principalmente elettrici) dove ci si aspetta che il **settore del leasing e noleggio a lungo termine agisca come early adopter** (come già mostrano i dati 2019).

Viene definito il ruolo della finanza sostenibile e del bilancio dell'UE: "Perseguire finanziamenti e investimenti verdi e garantire una transizione equa". Il piano d'azione definisce il ruolo che il settore finanziario dovrebbe svolgere nel finanziamento della transizione verde, con le seguenti azioni previste:

- l'obiettivo della BEI per il finanziamento di progetti sostenibili raddoppierà al 50% entro il 2025;
- verrà emesso un piano di investimenti in finanza sostenibile e la Commissione presenterà una rinnovata strategia di finanza sostenibile nel terzo trimestre 2020;
- la Commissione esaminerà la direttiva sulla rendicontazione non finanziaria, che stabilisce le regole di divulgazione per le società su come gestiscono sfide ambientali.

#### Rappresentazione di sintesi dell'European Green Deal (Commissione Europea)



## 4. IL RUOLO DEL LEASING NELLA FINANZA SOSTENIBILE

Il settore finanziario può svolgere un importante ruolo di fattore abilitante allo sviluppo sostenibile, anche attraverso nuovi strumenti finanziari. Il leasing, per sua natura, oltre a consentire alle imprese di identificare specifiche soluzioni volte a perseguire la sostenibilità economica della propria posizione debitoria, può favorire approcci sostenibili anche dal punto di vista ambientale: un bene non viene più acquistato, ma utilizzato tramite un contratto, favorendo così modelli di economia circolare.

Pertanto, anche gli operatori del settore leasing, come gli istituti bancari, sono sempre più chiamati ad avviare percorsi di integrazione dei fattori di sostenibilità ESG (Environmental, Social, Governance) nelle proprie politiche e nei propri processi ai fini di una sempre più efficace gestione dei rischi e delle opportunità.

L'Action Plan della Commissione Europea mira a orientare gli investimenti in ottica di sostenibilità, integrando i rischi ambientali e sociali all'interno dei modelli di risk management e incoraggiando le aziende ad intraprendere decisioni con obiettivi o conseguenze di lungo termine.

**In ambito leasing** - come esporrà CSC Consulting in un articolo di prossima uscita - anche l'offerta di prodotti e servizi dei principali player in Italia presenta elementi di innovazione che vanno nella direzione di favorire lo sviluppo sostenibile, come ad esempio:

- stipula di accordi con il Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) attraverso cui sono ottenute garanzie a copertura del 50% dell'importo finanziato, per soggetti impegnati a migliorare la propria efficienza energetica;
- innovazioni del modello di offerta, in logica "product as a service", con l'obiettivo di favorire modelli di economia circolare, dove la società di leasing diviene responsabile della gestione del ciclo di vita delle attrezzature;
- pacchetti di servizi abbinati ai contratti di leasing volti a incentivare l'acquisto di un bene con impatti positivi sull'ambiente (es. auto elettriche/ibride).

Con specifico riferimento al settore bancario, lo scorso 6 dicembre, l'Autorità Bancaria Europea (EBA), ha pubblicato l'EBA Action Plan on Sustainable Finance, che illustra la programmazione normativa 2020-25, volta a valutare l'inclusione dei rischi connessi ai fattori ESG nei sistemi di gestioni del rischio e se sarebbe giustificato un trattamento prudenziale dedicato delle esposizioni relative ad attività associate sostanzialmente a obiettivi ambientali e / o sociali nell'ambito del pacchetto CRR 2 / CRD 5.

Se da un lato il contesto di sostenibilità può attivare **nuove opportunità in termini di mercato**, dall'altro è necessario comprendere anche i potenziali rischi che le società di leasing possono correre, connessi ai temi ambientali e sociali. Tenuto conto che l'esposizione a tali rischi varia in funzione dell'attività svolta e della tipologia di contratti e controparti presenti nel portafoglio, di seguito si riportano una serie di aspetti che le società di leasing possono tenere in considerazione per gestire al meglio rischi e opportunità:

- adozione di "politiche ESG" da parte della società di leasing, per stabilire l'impegno nella gestione dei rischi ambientali e sociali a cui potrebbe essere esposta (es. non finanziare clienti che conducono determinati tipi di attività);
- analisi di "politiche ESG" dei clienti, per individuare obiettivi (es KPIs ambientali e sociali) il cui raggiungimento potrebbero essere favorito anche tramite l'accesso al leasing o l'inserimento di specifici covenants nel contratto;
- supporto operativo alla controparte: a partire dai KPIs di tipo ambientale e sociale che una società si propone di raggiungere accedendo ad assets presi in leasing, la società di leasing potrebbe offrire un servizio di supporto al monitoraggio di tali risultati. In particolare, per le operazioni relative a veicoli, attrezzature e macchinari specializzati, la valutazione ambientale e sociale potrebbe includere una panoramica delle operazioni del cliente. La società di leasing potrebbe quindi supportare il cliente nell'identificazione dei potenziali impatti ambientali e sociali positivi prodotti dall'uso (leasing) di assets innovativi che permettano al cliente di migliorare la sua performance ESG.

## 5. LEASING E SETTORI D'INVESTIMENTO SOSTENIBILE

Il Piano di Azione della Commissione Europea in materia di finanza sostenibile mira a indirizzare i flussi di capitale verso obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance. In questo ambito, l'High Level Technical Group on Sustainable Finance (HLEG) istituito dalla Commissione ha stilato un sistema unificato di classificazione delle attività sostenibili (cd. Tassonomia), con lo scopo di orientare le scelte di investitori e imprese in attività che contribuiscono alla transizione verso un modello di sviluppo in linea con gli obiettivi ambientali dell'Unione Europea.

La tassonomia identifica dei settori target per i quali vengono incentivati processi di riconversione ecologica sulla base di condizioni legate al miglioramento delle performance ambientali. Tra le attività individuate è riservata particolare attenzione ai settori **transitional** che, attraverso la mobilitazione di investimenti per la riconversione industriale, possono contribuire in modo significativo alla riduzione dei gas serra.

I dati di Cerved sulle società di capitale indicano che la riqualificazione energetica avrà impatti molto significativi anche nel nostro Paese: rientrano nell'ambito della tassonomia oltre 200 mila società di capitale, che impiegano poco meno di 2 milioni di addetti e che generano ricavi per 401 miliardi di euro.

L'inclusione di un'attività economica all'interno della tassonomia può essere motivata da diverse logiche. In primo luogo, sono state inserite le attività low carbon, caratterizzate già da una bassissima intensità di carbone e zero emissioni (**green activities**). Per queste attività, definite in modo trasversale sulla base degli standard di emissione e non associate a una specifica nomenclatura settoriale, sono previsti technical screening criteria stabili e di lungo termine tesi a incentivare iniezioni di capitale al fine di favorirne un maggiore sviluppo.

Vi sono poi le **greening by activities**, attività la cui diffusione limita gli impatti negativi sull'ambiente (es. trasporto ferroviario) o attiva miglioramenti nelle performance ambientali di altri settori (es. soluzioni data-driven per la riduzione dei gas serra). Per queste attività sono previste specifiche condizioni, tese a diffonderne l'utilizzo riducendo al contempo il loro impatto ambientale.

Infine, vi sono le **transitional**, attività caratterizzate da elevati livelli di emissione (ad esempio, produzione dell'acciaio, produzione dell'alluminio, produzione di cemento) ma che, nel contempo, offrono un grande potenziale di riduzione dei gas serra. L'HLEG attribuisce alla riconversione di queste attività un ruolo cruciale nel processo di transizione ecologica e definisce technical screening criteria molto stringenti e soggetti a periodica revisione.

Questi settori si caratterizzano per una presenza molto elevata di imprese piccole e microscopiche, specialmente nelle attività transitional. In parte a causa di questa maggiore frammentazione, in parte a causa dell'inclusione dell'edilizia tra i settori della tassonomia, è un aggregato più rischioso del resto dell'economia, che ne limita le potenzialità di investimento. Gli spazi finanziari per maggiori investimenti in condizioni di sicurezza finanziaria sono stimati in 55 miliardi di euro, di cui la metà in attività transitional, pari a circa il 7% del totale dell'attivo delle imprese incluse nella tassonomia (6,3% di quelle nelle attività transitional).

Il **peso sullo stipulato leasing dei settori ATECO di destinazione** che potrebbero rientrare nella tassonomia è almeno pari al 22% dello stipulato; tale peso, in realtà, potrebbe essere sottostimato con riferimento al settore agricolo per il quale, a fronte di un importo importante di beni agricoli finanziati in leasing nel 2019 (tipologia di bene al secondo posto per volumi e numerosità tra le tipologie di beni strumentali più leasingati), si riscontra un'alta percentuale di clientela per la quale non è noto il codice ATECO.

Peraltro, da una prima analisi dei dati 2019, effettuata per macrosettore SIRC di Cerved, sul primo semestre dell'anno, emerge come il leasing verso la filiera agricola e il leasing verso la filiera energy/utility sono i segmenti che hanno visto gli incrementi maggiori rispetto all'anno precedente. Nelle utility, il leasing verso il settore della gestione e smaltimento rifiuti è quello che ha visto la dinamica migliore.

## 6. DIGITALIZZAZIONE E INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Il tema della digitalizzazione e dell'intelligenza artificiale influirà sulla dinamica del settore leasing a più livelli.

Da un lato, il leasing svolge e potrà continuare a svolgere un ruolo chiave nella digitalizzazione delle PMI, proprio per il peso che ricopre tale strumento nel finanziamento dei beni strumentali. Tale propensione all'investimento leasing – anche ai fini della digitalizzazione - è confermata dai dati più recenti delle prenotazioni di cui alla Tecno Sabatini (su beni che rientrano nel Piano Industria 4.0), che - anche con riferimento al 2019 - rivelano un peso degli investimenti leasing maggiore (62,7%) rispetto agli altri finanziamenti bancari (37,3%).

Dall'altro lato, la trasformazione dello scenario competitivo disegnato dalla digitalizzazione del sistema dei finanziamenti e dei pagamenti e la progressiva diffusione del fintech, rappresentano un'opportunità per il settore, in termini di:

- nuove modalità di offerta del servizio;
- arricchimento dei servizi offerti;
- possibilità di raggiungimento di nuovi segmenti di clientela;
- implementazione di nuove modalità di gestione ed ottimizzazione dei processi (attraverso tecnologie di I.A., machine learning).

Con riferimento all'ultimo punto, la velocizzazione del servizio offerto e l'abbattimento dei costi operativi saranno solo i primi dei tanti vantaggi dei quali gli operatori leasing potranno beneficiare grazie alle nuove tecnologie. Ovviamente l'utilizzo di piattaforme digitali, che la maggior parte degli operatori giudica altamente impattante, porterà nuove sfide in termini di riorganizzazione interna e la necessità di dotarsi di risorse specializzate o in alternativa di scegliere i partner più affidabili a cui esternalizzare parte delle attività digitalizzate.

Tra le sfide più frequentemente individuate dagli operatori in risposta all'evoluzione tecnologica e alle piattaforme digitali vi è inoltre la necessità di adeguare il prodotto leasing in termini di modifica degli attuali modelli contrattuali (es. smart contract), con l'introduzione – come vedremo - di formule sempre più flessibili.

Tutto ciò in un contesto normativo e prudenziale che si sta delineando e che vedrà l'Associazione impegnata a svolgere un ruolo attivo in tale trasformazione, valorizzando le caratteristiche di flessibilità e capillarità della diffusione del finanziamento leasing.

Nel Recente Libro Bianco sull'Intelligenza Artificiale, la Commissione Europea propone un quadro per un'I.A. affidabile, basata sull'eccellenza e sulla fiducia. In partenariato con il settore pubblico e privato, l'obiettivo è mobilitare risorse lungo l'intera catena del valore e creare i giusti incentivi per accelerare la diffusione dell'IA, anche presso le piccole e medie imprese e mediante la collaborazione con gli Stati membri e la comunità scientifica, al fine di attirare e trattenere i talenti.

Secondo la Commissione sono necessarie norme chiare per regolamentare i sistemi di IA ad alto rischio senza imporre eccessivi oneri a quelli meno rischiosi. Continuano inoltre ad applicarsi le norme rigorose dell'UE per proteggere i consumatori, far fronte alle pratiche commerciali sleali e proteggere i dati personali e la privacy. Per i casi ad alto rischio, quali quelli che riguardano la salute, le attività di polizia o i trasporti, i sistemi di IA dovrebbero essere trasparenti, tracciabili e garantire che vi sia una sorveglianza umana. Le autorità dovrebbero poter effettuare verifiche sui dati usati dagli algoritmi e certificarli, così come accade per i cosmetici, le automobili o i giocattoli.

Sono necessari dati privi di distorsioni per addestrare i sistemi ad alto rischio a funzionare correttamente, oltre che per garantire il rispetto dei diritti fondamentali, in particolare la non discriminazione. Oggi l'uso del riconoscimento facciale per l'identificazione biometrica remota è in genere vietato e può essere utilizzato solo in casi eccezionali, debitamente giustificati e proporzionati, subordinati a misure di salvaguardia e basati sulla legislazione dell'UE o nazionale; la Commissione intende tuttavia avviare un ampio dibattito in merito alle circostanze che potrebbero eventualmente giustificare tali eccezioni. Per le applicazioni di IA che presentano un rischio più limitato, la Commissione ipotizza un sistema di etichettatura su base volontaria, a condizione che vengano applicati gli standard più elevati. Il mercato europeo accoglie tutte le applicazioni di IA, purché siano conformi alle norme dell'UE.

L'obiettivo invece della strategia europea per i dati è garantire che l'UE assuma il ruolo di modello e di guida per le società rese più autonome grazie ai dati. La strategia punta in primo luogo a creare un vero spazio europeo dei dati, un mercato unico per i dati, al fine di sbloccare i dati inutilizzati per consentirne la libera circolazione all'interno dell'Unione europea e in tutti i settori, a vantaggio delle imprese, dei ricercatori e delle pubbliche amministrazioni. I cittadini, le imprese e le organizzazioni dovrebbero avere la facoltà di adottare decisioni migliori sulla base delle informazioni raccolte grazie ai dati non personali. Tali dati dovrebbero essere accessibili a tutti, soggetti pubblici o privati, start-up o mega imprese.

Per conseguire tutto ciò, la Commissione proporrà in primo luogo di istituire il corretto quadro normativo per la governance dei dati, l'accesso ai dati e il riutilizzo degli stessi tra imprese, tra imprese e pubblica amministrazione e all'interno delle amministrazioni. Ciò comporta la creazione di incentivi per la condivisione di dati e l'istituzione di regole pratiche, eque e chiare in materia di accesso ai dati e uso degli stessi, che siano conformi ai valori e ai diritti europei, quali la protezione dei dati personali, la tutela dei consumatori e la legislazione in materia di concorrenza.

Da una recente indagine dell'Osservatorio Artificial Intelligence del Politecnico di Milano emerge che **il settore bancario e finanziario è quello che maggiormente implementa sistemi di intelligenza artificiale (con una quota del 25% tra il totale dei settori coinvolti).**

Pur con un occhio attento al rispetto delle norme prudenziali che dovranno includere ed abbracciare il mondo del Fintech, Alessandra Perrazzelli, Vice Direttore della Banca d'Italia, nel parlare dei rischi e delle opportunità per i giovani futuri manager bancari, ha comunque ribadito il ruolo e l'importanza della specializzazione, osservando come *“Anche gli intermediari di piccola dimensione avranno la possibilità di restare sul mercato, nonostante la competizione con le BigTech, le grandi banche e i providers tecnologici, se sapranno sfruttare la possibilità di differenziare la loro offerta in base ai segmenti di clientela.”*

## 7. RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO

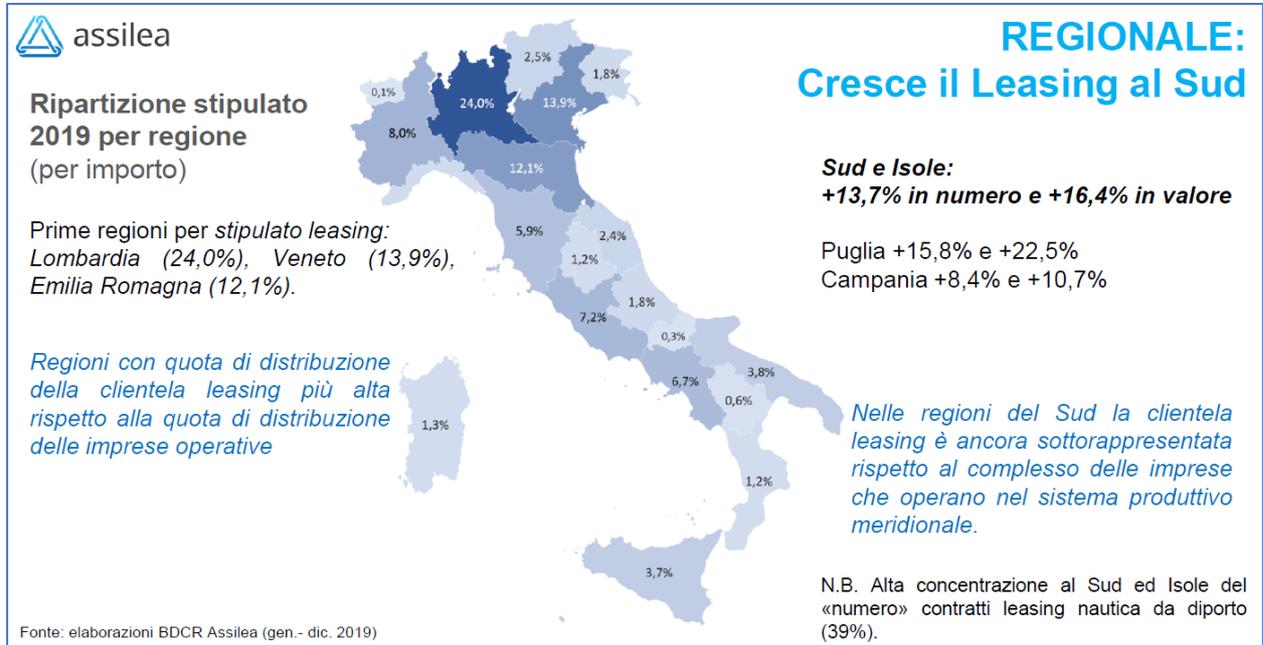
I dati dell'ultimo biennio mostrano una dinamica dello stipulato leasing più brillante nelle regioni del Sud e nelle Isole, rispetto a quella del Centro-Nord in cui il prodotto è più concentrato.

Il peso del leasing nelle aree geografiche Sud e Isole, peraltro, è ancora molto contenuto rispetto, non solo allo stipulato leasing nel resto d'Italia, ma anche rapportando il livello di diffusione del leasing al numero delle imprese presenti sul territorio.

Sul fronte delle nuove tecnologie, i dati della Tecno-Sabatini mostrano un divario ancora maggiore tra presenza del leasing al Nord rispetto al resto del Paese.

È dunque possibile intravedere ulteriori spazi di diffusione del leasing, in relazione ad una maggiore diffusione presso le imprese del Sud e delle Isole, per il rinnovo dei macchinari, ed ancora più, per l'avvio della digitalizzazione delle imprese presenti in tali aree.

Esistono poi comparti, quali la nautica da diporto, che presentano già un'ampia concentrazione nelle regioni del Sud e delle Isole. In quelle aree infatti si stipula circa il 39% dei contratti di leasing nautico. Pensando al circuito portuale e turistico legato al settore della nautica da diporto ed alle relative infrastrutture (anche in un'ottica green e di sostenibilità), il leasing in quei territori può essere visto come uno strumento efficace di riqualificazione e rilancio.



## 8. L'AUTOMOTIVE: LA TEMPESTA PERFETTA

Il mondo dell'auto sta subendo importanti trasformazioni. Già da tempo, a livello europeo e più recentemente anche nel nostro Paese, il concetto di auto è stato sostituito da quello di mobilità.

Cambiano e si trasformano le abitudini dei consumatori, sempre meno legati alla proprietà dell'auto e sempre più interessati ad usufruire di servizi di mobilità continuamente mutevoli. Ne consegue un sempre maggiore ricorso al noleggio a lungo termine, forma tecnica che di fatto già è prevalente nel settore delle imprese e che si sta diffondendo anche nel settore dei privati consumatori. Dai dati ad oggi disponibili, il noleggio a lungo termine ai privati rappresenta una quota compresa tra il 15 ed il 20% del totale del mercato del noleggio a lungo termine, con un ordine di grandezza che supera le 52.000 unità di immatricolazioni.

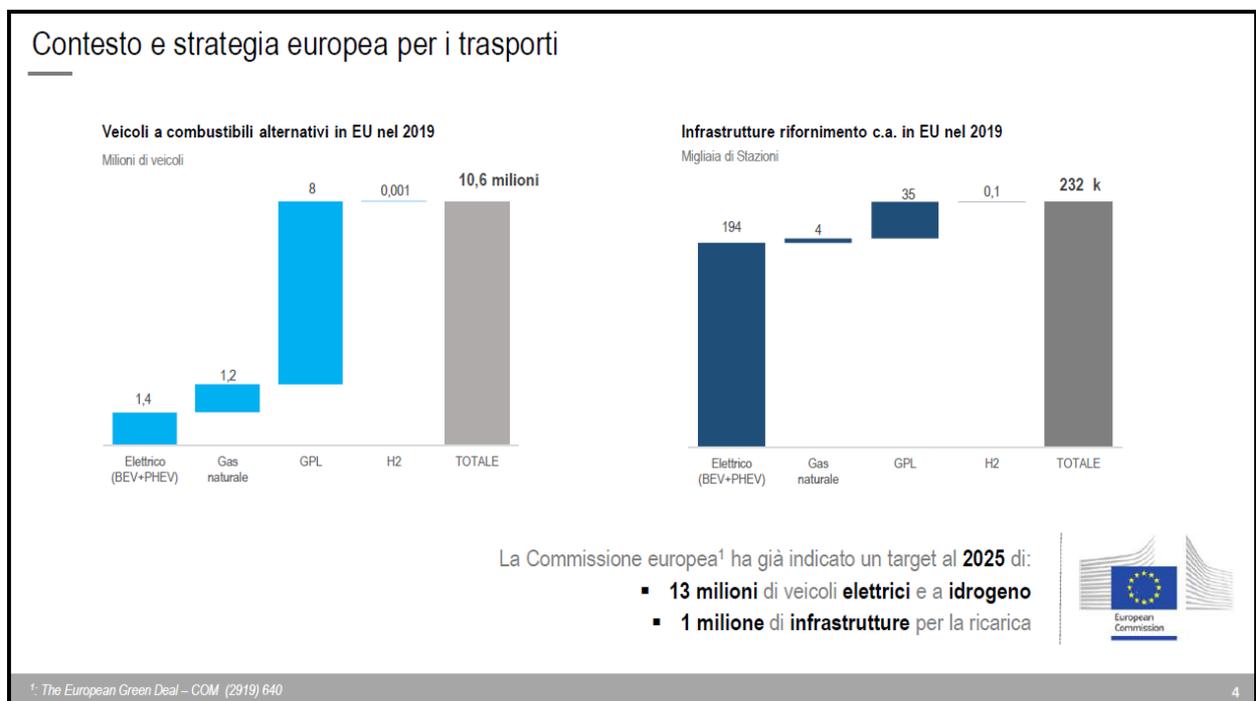
Il leasing finanziario cresce nei comparti tradizionali del leasing a privati/partite Iva e imprese produttive, mentre ha subito un importante processo di disintermediazione nei confronti delle società di noleggio (verso le quali fino allo scorso anno era diretta circa la metà delle immatricolazioni).

I futuri sviluppi dell'automotive sono comunque legati ai progetti di sostenibilità ed alle politiche e scelte infrastrutturali che verranno prese su tali temi. Le politiche incentivanti – come abbiamo visto - hanno avuto un ruolo determinante nell'ultimo anno sulla dinamica delle immatricolazioni, anticipando a fine 2018 le decisioni di investimento e congelandole poi fino alla definizione ed all'avvio dell'eco-bonus ed eco-malus.

Anche grazie a tali politiche, sia il leasing che il noleggio a lungo termine stanno giocando un ruolo importante nel rinnovamento del parco circolante in un'ottica "green". Guardando ai dati

delle nuove immatricolazioni per tipologia di alimentazione, infatti, soprattutto il leasing (anche se con un numero più contenuto di immatricolazioni rispetto al noleggio) ha visto crescere più della media il numero delle immatricolazioni di autovetture elettriche e quello delle immatricolazioni ibride. Complessivamente le nuove autovetture ibride immatricolate in leasing e noleggio a lungo termine sono passate da 20.000 a 27.000 unità dal 2018 al 2019, quelle elettriche da 3.000 a 5.000 unità nel periodo considerato. Le immatricolazioni di autovetture elettriche in leasing e noleggio a lungo termine hanno rappresentato circa la metà dell'immatricolato elettrico dell'anno.

La velocità di diffusione delle nuove tecnologie dipenderà dalle tempistiche di realizzazione degli investimenti strutturali previsti a livello europeo, che prevedono – ad esempio – la realizzazione di un milione di infrastrutture per la ricarica entro il 2025.

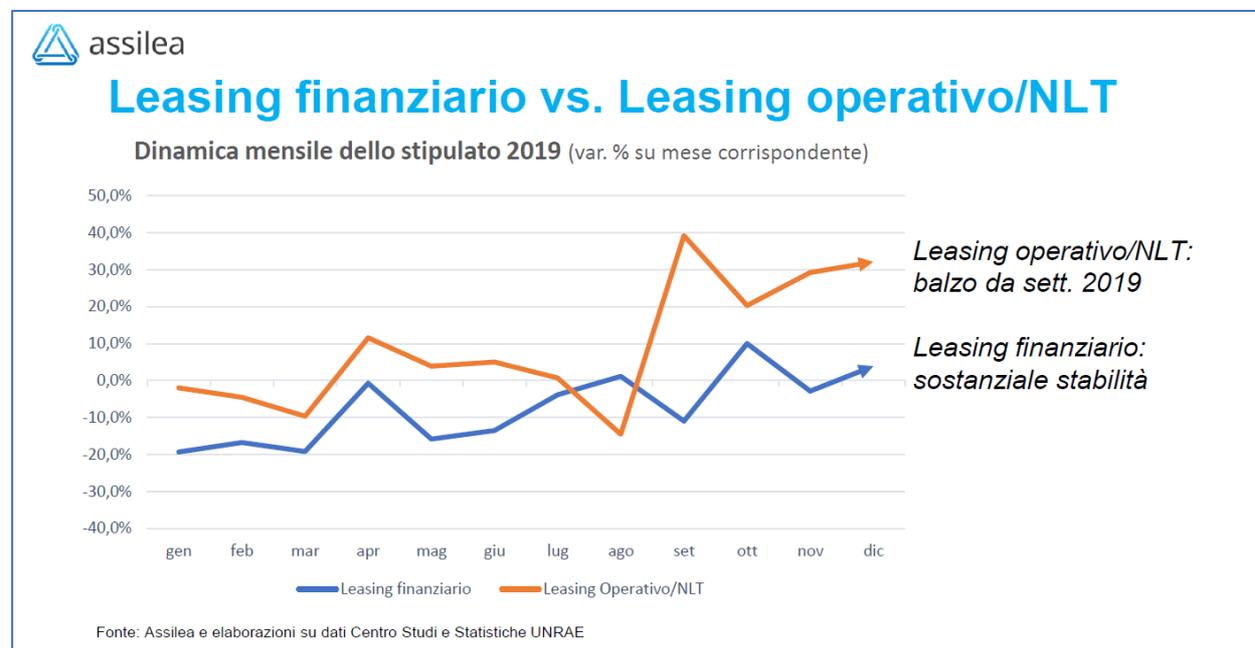


Fonte: Tavolo Automotive, Gruppo di lavoro Infrastrutture del MiSE, 17 febbraio 2020

## 9. LEASING OPERATIVO COME STRUMENTO PER LA TRASFORMAZIONE

Già da alcuni anni, a livello di numerosità di contratti, il leasing operativo ha superato di gran lunga quello del leasing finanziario, anche se si esclude il comparto auto e si guarda al solo comparto del leasing strumentale.

Nell'arco del 2019 la dinamica del leasing privo di opzione d'acquisto, inoltre, è sempre stata migliore (fatta eccezione per il mese di agosto) di quella osservata nel leasing finanziario, che comunque ha confermato a fine anno i volumi del 2018.



Anche se l'Associazione ha avviato un processo di identificazione e corretto inquadramento normativo e regolamentare delle differenti forme contrattuali, si osserva un inevitabile processo di "contaminazione" tra le due formule di leasing finanziario e leasing operativo. Da un lato, infatti, si assiste ad un progressivo arricchimento del leasing finanziario del contenuto di servizi, dall'altro si assiste all'inserimento all'interno della formula del leasing operativo di accordi finalizzati a regolamentare un'eventuale acquisizione del bene da parte del locatario. Tutto ciò deriva dalle esigenze di mercato che legano tale prodotto alle mutate necessità degli imprenditori.

In un mercato produttivo in profonda trasformazione, il leasing può essere la soluzione ideale per guidare il processo di transizione, per attori anche differenti tra di loro.

I piccoli imprenditori (dai recenti dati sul censimento permanente delle imprese Istat, in Italia 8 imprese su 10 sono "microimprese") operano in un contesto di:

- scarsità di mezzi propri;
- difficoltà di accesso ai finanziamenti;
- sistema lento nella riscossione dei pagamenti sia nel settore privato sia in quello della P.A..

Tali imprenditori sono tra loro interconnessi e legati ai big player. I dati Istat mostrano l'importanza della rete e dei rapporti di "filiera" a cui ricorre il 61,9% delle imprese. Il 48,3% delle imprese ricorre ad accordi di commessa e subfornitura. Ne consegue che la sopravvivenza e lo sviluppo di tali imprese sono condizionati dalla capacità delle imprese trainanti (big players) di riposizionarsi velocemente da un punto di vista produttivo in un mercato in continua mutazione; a loro volta i big players sono condizionati dai tempi di risposta al cambiamento dei loro partner di dimensioni minori.

In questo contesto, il leasing operativo, rispetto al leasing finanziario, può offrire all'impresa il vantaggio di poter essere svincolata dal fattore "tempo" e consente di poter rimodulare velocemente ed in modo flessibile l'offerta verso nuovi servizi e nuovi settori.

L'integrazione di nuovi modelli contrattuali e di nuove tecnologie consente l'offerta integrata di più servizi ad un pubblico più ampio e più esigente, pronto al cambiamento.

Tra i possibili nuovi segmenti di mercato, ad esempio, la possibile apertura al settore del noleggio a lungo termine di autobus potrebbe strutturarsi in una serie di servizi ad esso connessi, quali il cambio gomme, la bigliettazione on-line, la copertura assicurativa, ecc.; funzionalità che si andranno a interfacciare con utenti e fornitori differenti all'interno della filiera, in una logica di servizio integrato e innovativo.