

Leasing notizie

LETTERA TRIMESTRALE
DEL CENTRO STUDI PER IL LEASING



SPED. ABB. POSTALE GR. IV 70%

SOMMARIO

1/2

Intervista al ministro dell'Industria,
sen. Giovanni Marcora

3

L'opinione di Giannino Turri

4

Iva agevolata per il leasing

5/6/7/8

Documenti: in panne il leasing
per il trasporto agevolato

9

Radiografia di un settore:
macchine movimento terra

10

Le aziende informano

12

Perché ho scelto il leasing

Anno ² — N. 3
luglio-settembre 1982

Intervista esclusiva al ministro dell'industria, commercio e artigianato

MARCORA: URGENTE RIFINANZIARE LA 675

In attesa investimenti per 7 mila miliardi. Occorre un intervento legislativo per estendere al leasing la legge Sabatini. Come dovrebbe essere disciplinata la locazione finanziaria.

A che punto è la legge?

Più volte sulle pagine di Leasing notizie, a proposito sia di specifici problemi sia di oscillazioni di dottrina e giurisprudenza sull'inquadramento generale dell'operazione di locazione finanziaria, si è denunciata l'esigenza di una disciplina legislativa.

Da qualche mese è al lavoro presso la Presidenza del Consiglio una commissione, con l'incarico di redigere un progetto — si spera entro ottobre — che, seppure originale, tenga conto dei diversi d.d.l. e studi privati sinora elaborati.

L'occasione per addivenire finalmente al traguardo della legge, ormai da lungo tempo inseguito, è davvero propizia sia per la sede di riunione della commissione sia per il grado di maturazione raggiunto nella soluzione dei vari problemi.

E perciò, consapevole della necessità di dover privilegiare nella propria attività un'attenta partecipazione ai lavori della commissione, il CSL ha dovuto rinviare il programmato convegno sulle responsabilità penali. Speriamo che questo impegno non sia, ancora una volta, vano.

Dieci anni fa il leasing era sconosciuto in Italia: poche imprese vi ricorrevano e pochi politici ipotizzavano una disciplina per questa nuova forma di finanziamento. Il leasing ha cominciato a fare capolino nella legislazione italiana nella seconda metà degli anni settanta: legge 517 per il commercio, legge 183 per il Mezzogiorno, legge 227 per l'export, legge 815 per l'autotrasporto merci. Poi sono nate molte leggi regionali. Ora sta per maturare la legge quadro per il leasing. Molte delle leggi in vi-

lazioni esistenti e qual è l'orientamento del suo dicastero per una disciplina organica della locazione finanziaria.

D. Quali sono i settori industriali che ricorrono di più al leasing?

R. I settori che in passato hanno fatto più ricorso al leasing sono il meccanico e il tessile. Lo sviluppo iniziale del leasing è stato più consistente proprio in quei settori che presentano strutturalmente l'esigenza di un continuo processo di ricambio de-



Giovanni Marcora

gore sono gestite dal ministero dell'industria che è conscio delle possibilità offerte dalla locazione finanziaria per una politica degli investimenti. **Leasing notizie** ha chiesto al ministro dell'industria, sen. Giovanni Marcora quali sono i settori che in questo momento hanno più bisogno del leasing, quali possibilità esistono per un utilizzo crescente delle agevo-

gli impianti e macchinari utilizzati sia per rapida obsolescenza degli stessi, sia per l'evoluzione tecnologica.

Attualmente il leasing si presenta anche come una valida formula di finanziamento alternativa alle normali operazioni di credito con gli istituti. In tal senso, prescindendo dai settori, esso quindi può rappre-

(continua alla pag. seguente)

sentare un adeguato supporto per le piccole e medie imprese che spesso più delle altre incontrano notevoli difficoltà nel reperimento di finanziamenti bancari sia per problemi di garanzie sia per gli elevati tassi a esse praticate molte volte superiori alla media.

D. Il leasing ha registrato negli ultimi anni un enorme sviluppo compensando in parte la caduta degli investimenti industriali. Un sostegno maggiore avrebbe potuto darlo se fosse stato offerto a costi inferiori. Non ritiene che tutte le leggi di finanziamento agevolato dovrebbero prevedere l'alternativa del leasing?

R. Lo sviluppo del leasing in questi anni ha indubbiamente svolto una funzione significativa nel facilitare il finanziamento degli investimenti. Occorre comunque precisare che molteplici sono le variabili (la domanda di mercato attuale e prevista, il costo del denaro, le disponibilità di finanziamenti, i profitti attesi etc.) che concorrono a determinare il livello e la composizione degli investimenti. Debbo tuttavia riconoscere che se il leasing fosse stato offerto a costi inferiori avrebbe potuto svolgere un'azione più incisiva in tal senso. L'intervento delle principali leggi agevolative nel settore del leasing è molto importante, sia con riferimento al mercato interno che a quello di esportazione.

D. La legge 675 del 1977 scade a fine 1982. È prevedibile una proroga considerando che il suo finanziamento è iniziato con molto ritardo? E in che misura ritiene possa essere utilizzata nei prossimi mesi soprattutto per operazioni di locazione finanziaria?

R. È ormai indubbio che è necessario e direi improcrastinabile prorogare e rifinanziare la legge 675/77. Essa è uno strumento ormai funzionante e sarebbe un grave errore pensare a un nuovo provvedimento legislativo che necessariamente comporterebbe tempi lunghi di approvazione e di attuazione. Esistono attualmente numerose domande di finanziamento presentate ai sensi di questa legge agli istituti di credito comportanti investimenti delle aziende per circa 7.000 miliardi e quindi è auspicabile che la proposta di proroga e rifinanziamento sia rapidamente approvata. Per le note difficoltà che la legge 675 ha incontrato inizialmente nella sua attuazione, la stipula delle convenzioni con le varie società di leasing è stata effettuata soltanto recentemente e in concomitanza con l'esaurimento dei fondi disponibili. Ciò rappresenta un ulteriore motivo di urgenza del rifinanziamento della legge stessa.

D. Il leasing agevolato al commercio sta decollando ma le doman-

de sono di gran lunga inferiori alle richieste di credito agevolato nella forma tradizionale. Quali sono i motivi di questo inizio stentato?

R. La ragione va ricercata nel fatto che le due tecniche di finanziamento rispondono — in linea di principio — a esigenze diverse: il credito a medio e a lungo termine per l'attuazione di piani di investimento che comportano la costruzione o l'acquisto di locali; il leasing per l'ammodernamento tecnologico dei beni strumentali. Certo avrà anche influito una scarsa informazione degli operatori, la mancanza di una definizione legislativa, ma il leasing non si pone in alternativa al credito tradizionale.

Se questo è vero, può pure ritenersi che l'insufficiente ricorso al leasing è sintomo di una scarsa sensibilità all'esigenza di rinnovamento tecnologico che caratterizza non solo il settore del commercio.

È peraltro da rilevare, per quanto riguarda il commercio, che le società di leasing hanno cominciato ad operare con la legge agevolativa quando i fondi destinati al settore ingrosso erano praticamente esauriti e le domande di contributo non potevano più essere presentate.

D. Da circa un anno le società di leasing e gli artigiani attendono l'applicazione della legge 21 maggio 1981 che estende a questi ultimi la possibilità di ottenere il leasing agevolato. Quali concrete iniziative sta prendendo il suo ministero per attuare questo nuovo tipo di agevolazione?

D. L'articolo 23 della legge n. 240/81 ha disposto che l'Artigian-cassa intervenga a favore di operazioni di locazione finanziaria attivate da aziende artigiane.

Le modalità e le misure di intervento sono in corso di definizione tra la Cassa per il credito alle imprese artigiane e il ministero del tesoro, competente quest'ultimo, ai sensi della legge n. 949/1952 a fissare i limiti e le procedure in materia di credito agevolato alle aziende in questione.

D. Il suo ministero gestisce diverse leggi di finanziamento agevolato all'industria e al commercio incentivando sia le grandi imprese che le piccole. Ritiene che il leasing si adatti meglio alle prime o alle seconde? Oppure è uno strumento valido per entrambe?

R. Valido per entrambe. Però l'istituto è stato finora prevalentemente utilizzato da imprese piccole e non vi è dubbio che le possibilità future del leasing sono essenzialmente nel porsi come fonte di finanziamento delle strutture produttive minori. L'introduzione dell'istituto tra le piccole e medie imprese può valutarci intorno al 70% delle operazioni, il cui importo medio non supera i 100 milioni.

La fortuna del leasing tra le piccole e medie imprese non è dovuta (o non è dovuta soltanto) alla difficoltà che questa categoria di imprese ha di ricorrere al credito a medio termine di tipo tradizionale, quanto piuttosto alla possibilità di utilizzare una formula integrativa alle tradizionali tecniche di finanziamento degli investimenti, che consente di rispondere prontamente alle esigenze dei singoli beni strumentali di contenuto valore unitario e di elevato tasso di obsolescenza.

D. Ritiene auspicabile un rifinanziamento della legge Sabatini e l'estensione delle agevolazioni al leasing.

R. La legge Sabatini ha svolto un ruolo importante per le piccole e medie imprese contribuendo indirettamente anche al sostegno del settore delle macchine utensili. È quindi auspicabile un rifinanziamento, essendo in corso di esaurimento i fondi stanziati. L'estensione delle agevolazioni al leasing appare attualmente problematica per la struttura stessa della legge. Occorre quindi un intervento legislativo per poter estendere questa modalità di intervento anche al leasing.

D. Uno dei temi più dibattuti è quello di una disciplina legislativa del leasing. Quali ritiene debbano essere i principi cui dovrebbe ispirarsi tale normativa?

R. L'espansione del leasing cui abbiamo assistito negli anni passati e lo sviluppo prevedibile per il futuro rendono sempre più urgente la definizione di una normativa che regoli tutti gli aspetti del problema per dare un quadro di certezza agli operatori e nel contempo evitare dannose distorsioni all'interno del sistema economico finanziario. I risultati di una indagine parlamentare svolta dalle commissioni riunite giustizia e industria del Senato nel 1978/1979 evidenziarono una sostanziale convergenza di opinioni sulla opportunità di una specifica disciplina che traduca in norme l'attuale prassi contrattuale ed operativa, che peraltro non ha dato luogo a sostanziali contrasti giurisprudenziali, e individui in senso limitativo i soggetti che possono essere autorizzati ad effettuare leasing e ciò al solo fine di garantire agli utilizzatori operatori adeguati per capacità e mezzi. Sotto questo profilo protrebbero soccorrere l'istituzione di un albo degli operatori, capitale minimo elevato, controllo pubblico.

Infatti una disciplina trasparente ed elastica consentirebbe da un lato alle imprese di programmare con maggiore certezza le diverse fonti di finanziamento degli investimenti e dall'altro di garantire, attraverso opportuni controlli e autorizzazioni, un equilibrato assetto economico e patrimoniale delle società di leasing.

QUASI PRONTO IL LEASING AGEVOLATO PER GLI ARTIGIANI

Da definire le operazioni finanziarie, alcune norme regolamentari, i requisiti che devono avere le società locatrici e la convenzione con l'Artigiancassa.

L'utilizzo del leasing da parte delle imprese artigiane è di recente avvio e presenta rispetto alle condizioni dei vari finanziamenti all'artigiano indubbi vantaggi di costo. Ultimamente, a causa dell'assottigliarsi di alcuni fondi a disposizione del credito artigiano — in particolare dell'Artigiancassa, sottoposta a periodici rifinanziamenti e a fasi di carenza di fondi per il contributo interessi — il mondo artigiano ha manifestato un certo interesse a una possibilità di credito, già peraltro largamente utilizzata da altri settori produttivi e solo sporadicamente sperimentata da imprese artigiane.

In questa direzione si sono mosse le federazioni regionali della Confartigianato, che hanno sottoscritto con una società di leasing di Milano, alcune convenzioni a valere sui rispettivi territori regionali, per facilitare l'accesso al leasing da parte degli associati, riservando a essi le condizioni migliori del mercato.

Tali convenzioni rispondono altresì all'esigenza di semplificare al massimo gli adempimenti procedurali e la documentazione necessaria all'esame delle operazioni.

Il costo unitario minimo dei beni da locare è stabilito in lire 10 milioni, mentre, per operazioni di importo superiore a lire 100 milioni la società di leasing di Milano si riserva la facoltà di una istruttoria più approfondita.

Le richieste di leasing devono riferirsi esclusivamente a macchinari nuovi di fabbrica e non possono avere per oggetto autoveicoli targa, salvo le macchine operatrici non targate.

L'applicazione delle convenzioni in parola ha permesso un soddisfacente accesso al leasing da parte degli artigiani, con tempi medi di istruttoria contenuti in 10-15 giorni ed emissione del contratto entro un mese dalla richiesta di finanziamento.

Il collegamento con le banche che costituiscono il tramite per l'operatività della convenzione, permette di ottenere le informazioni necessarie in tempi ristretti per la conoscenza individuale che in genere i funzionari hanno dell'operatore artigiano.

La formula finanziaria del leasing appare oggi interessante anche per le imprese artigiane, che hanno

così la possibilità di aggiornare tecnologicamente le aziende con procedure rapide, mantenendo intatta la capacità di credito aziendale.

Le convenzioni in atto hanno aperto quindi nuove possibilità creditizie a condizioni veramente «preferenziali» e a un costo che può considerarsi competitivo rispetto ad altri finanziamenti.

Ma il mondo artigiano guarda con interesse soprattutto alla imminente regolamentazione della possibilità di finanziare i canoni di leasing attraverso l'Artigiancassa, secondo quanto stabilito dalla legge n. 240 del 21 maggio 1981.



Giannino Turri

Come è noto, l'art. 23 primo comma di tale legge prevede la concessione da parte della Cassa per il Credito alle Imprese Artigiane di contributi in conto canoni di locazione finanziaria in misura equivalente, in valore attuale, a quella dei contributi in conto interessi di cui all'art. 37 della legge n. 949/1952 e successive modificazioni.

La norma in parola non ha potuto ancora, fino ad oggi, trovare applicazione in assenza di specifici limiti e modalità di concessione del contributo in conto canoni, che presenta diversità rispetto alle disposizioni vigenti per il contributo nel pagamento degli interessi.

In particolare, detti limiti e modalità dovranno precisare le società di locazione finanziaria autorizzate ad operare con la Cassa per il Credito alle Imprese Artigiane, la misura, la durata e l'importo dei contributi,

le condizioni per la corresponsione del contributo in conto canoni ed infine le modalità di procedura.

Sono altresì da definire alcune norme regolamentari per gli interventi di contributo in conto canoni, da inserire nella convenzione con le società di locazione finanziaria che l'Artigiancassa dovrà sottoscrivere.

Solo dopo l'emanazione di queste norme (indilazionabili), sarà possibile dare operatività alla legge n. 240, per quanto attiene alla possibilità di concessione di contributi in conto canoni di locazione finanziaria da parte dell'Artigiancassa.

In assenza di una disciplina giuridica del contratto di locazione finanziaria (la sola definizione legislativa, come è noto, è infatti quella contenuta nell'art. 17, II comma, della legge n. 183/1976), è necessario infatti definire chiaramente quali siano le operazioni di leasing da finanziare, in analogia alla disciplina contenuta nella legge n. 949/1952 istitutiva dell'Artigiancassa.

Occorre infine stabilire i requisiti che devono avere le società di leasing finanziario che pongono in essere operazioni, in favore di imprese artigiane, da ammettere a contributo in conto canoni.

A ciò si aggiunga che alcune regioni hanno già stanziato appositi fondi per la concessione di contributi in conto canoni e che comunque spetta alle regioni stesse — trattandosi di agevolazioni di competenza regionale — emanare norme di indirizzo e coordinamento, nonché stabilire i limiti e le modalità di concessione del contributo in conto canoni.

Come si evince da queste brevi considerazioni, la materia è di complessa definizione, proprio per la sua portata innovativa: ritengo comunque che, superate le difficoltà di regolamentazione (ed il lavoro è già a buon punto), le possibilità operative dell'Artigiancassa anche nel campo del leasing verranno celermente recepite dalla categoria artigiana, dando un'ulteriore vitalità ad un canale finanziario ormai sufficientemente sperimentato e ben accettato anche dalle minori imprese.

Giannino Turri

membro del consiglio generale dell'Artigiancassa e presidente del comitato tecnico regionale lombardo dell'Artigiancassa

La legge del 7 agosto 1982 prevede una maggiorazione della detrazione pari al 6% dell'imponibile

IVA AGEVOLATA PER IL LEASING

Con l'art. 55 della legge 7 agosto 1982 n. 526, recante provvedimenti urgenti per lo sviluppo dell'economia, è stato reintrodotta il beneficio dell'ulteriore detrazione dell'IVA sugli acquisti e le importazioni di beni strumentali ammortizzabili sulla falsariga dell'analoga agevolazione temporanea e a suo tempo disposta dall'art. 18 della legge 12 agosto 1977 n. 675.

La nuova agevolazione consiste, in particolare, in una maggiorazione della detrazione dell'IVA per un importo pari al 6% della base imponibile degli acquisti e delle importazioni di beni materiali ammortizzabili di nuova produzione, esclusi gli immobili, afferenti l'esercizio delle imprese industriali, ed artigiane manifatturiere ed estrattive di cui ai gruppi da IV a XIV della tabella approvata con D.M. 29.10.74 e successive modificazioni (con l'art. 5 del D.L. 1° 10.82, n. 697 l'agevolazione è stata estesa anche alle imprese del gruppo XV, comprendente le attività poligrafiche, editoriali ed affini che, evidentemente per una svista legislativa, erano state originariamente escluse dal beneficio). La concessione del beneficio è temporalmente circoscritta agli acquisti ed importazioni derivanti da ordinativi emessi tra il 1° settembre e il 31 dicembre 1982 ed eseguiti, mediante la consegna o l'importazione dei beni anzidetti, nel più ampio termine del 30 dicembre 1983 ed è subordinata alla condizione formale che la maggiore detrazione sia indicata distintamente nelle annotazioni di liquidazione periodica previste dall'art. 27 del decreto sull'IVA, e nella dichiarazione annuale e che alla dichiarazione stessa siano allegati, in originale o copia fotostatica, gli ordinativi, le fatture, le bollette doganali e i documenti relativi alla consegna.

Il nuovo provvedimento agevolativo ricalca sostanzialmente il precedente discostandosene, tuttavia, sia per quanto concerne la misura della maggior detrazione concessa (che è stata elevata dal 4 al 6% della base imponibile), sia in ordine ai criteri adottati per circoscrivere temporalmente le operazioni ammesse al beneficio (essendo ora richiesto non già che la fattura o la bolletta relativa all'acquisto o all'importazione venga emessa e registrata nello stesso periodo di emissione degli ordinativi, ma che i beni siano consegnati o importati fra il 1° 9.1982 e il 30.12.83).

Pressoché identici a quelli previsti

dalla norma anteriore sono gli adempimenti formali richiesti al fine di fruire dell'agevolazione: l'unico elemento di novità al riguardo, stante la rilevanza attribuita dalla nuova norma al momento della consegna, consiste infatti nell'onere di allegare alla dichiarazione annuale, oltre agli ordinativi e alle fatture o bollette doganali, anche i documenti relativi alla consegna (cioè le bollette di accompagnamento ovvero altro documento comprovante la data della consegna).

Va notato, che l'art. 55 della legge n. 526/82, con disposizioni che non trovano riscontro nel testo citato art. 18 della legge 675/77, statuisce che «La maggiore detrazione si applica indipendentemente dalle limitazioni di cui agli artt. 19, terzo comma, e 19-bis del decreto del presidente della repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e spetta anche per la posa in opera, installazione e montaggio dei beni acquistati o importati, sempreché i relativi ordinativi e le relative prestazioni risultino emessi ed effettuate entro i termini sopra stabiliti». Trattasi di disposizioni aventi natura essenzialmente interpretativa, con le quali, da un lato, si è voluta affermare la completa indipendenza del beneficio (per la sua stessa sostanziale natura di contributo finanziario a fondo perduto) dalle eventuali limitazioni alla detrazione dell'IVA, derivanti dalle regole del pro-rata (art. 19, 3° c.) e del pro-rata temporis (art. 19-bis) e, dall'altro, si è voluto precisare che, l'agevolazione si rende applicabile anche quando le prestazioni di posa in opera, installazione e montaggio dei beni acquistati, essendo rese da soggetti diversi dai fornitori, non costituiscono, agli effetti dell'IVA, operazioni accessorie alla cessione dei beni medesimi.

La sostanziale identità dell'agevolazione recata dall'art. 55 rispetto a quella anteriormente regolata dall'art. 18 della legge 675 fa ritenere che restino confermate in relazione alla nuova norma le soluzioni interpretative ufficialmente adottate in relazione alla precedente (ovviamente in quanto non superate dalle innovazioni normative introdotte dall'art. 55).

In particolare, non sembra revocabile in dubbio che la nuova agevolazione si renda applicabile anche per le operazioni di locazione finanziaria secondo i criteri già indicati dal ministero delle finanze, con circolare 17 febbraio 1978, n. 13.

Per tali operazioni il beneficio della maggiore detrazione compete-

rà, pertanto, alle imprese locatarie, sempreché, ovviamente, esercitino una delle attività indicate nei gruppi da IV a XV della tabella dei coefficienti di ammortamenti.

È da avvertire che, per tali operazioni, ogni richiamo fatto dalla norma agli ordinativi deve intendersi riferito al contratto di locazione finanziaria: ne consegue che tale contratto dovrà essere perfezionato nel periodo compreso tra il 1° settembre ed il 31 dicembre 1982 e che copia dello stesso (in sostituzione dell'ordinativo) dovrà essere allegata dal locatario alla propria dichiarazione annuale unitamente alle fatture relative ai canoni e ai documenti relativi alla consegna del bene ricevuto in locazione finanziaria.

Da ultimo, è opportuno ricordare che resta ferma la possibilità di emettere fattura per l'intero ammontare dei canoni previsti in contratto: ciò può consentire all'utilizzatore di operare anticipatamente la maggiore detrazione sull'importo complessivo dei canoni anziché frazionatamente nel tempo sulle fatture mensili di ciascun periodo d'imposta.

Va rilevato che la fatturazione dell'ammontare complessivo dei canoni entro il periodo di vigenza della norma agevolativa può essere inteso soltanto come espediente utile a far conseguire l'agevolazione all'utilizzatore in via anticipata rispetto alle normali scadenze contrattuali, a differenza di quanto avveniva in passato sotto il vigore del citato art. 18.

Mentre, infatti, la maggiorazione prevista dall'art. 18 spettava in concreto solo per l'ammontare dei corrispettivi risultanti da fatture registrate dal locatario nel periodo di vigenza della disposizione di favore, la maggiorazione prevista dalla nuova norma compete indipendentemente dal momento di registrazione delle fatture.

È dunque evidente che qualora siano rispettati i limiti temporali concernenti gli ordinativi e le consegne l'agevolazione dovrà ritenersi applicabile sull'intero importo dei canoni fatturati anche se le fatture siano emesse, in tutto o in parte, successivamente alla scadenza del termine del 30.12.83.

Ciò equivale a riconoscere che la maggiore detrazione, ove siano rispettate le condizioni poste dalla norma, potrà essere operata dal locatario anche in periodi successivi al 1983 relativamente alle fatture per canoni di locazione finanziaria da lui registrate in ciascun periodo.

Le domande di agevolazione finora presentate al ministro dell'Industria sono troppo poche

IN PANNE IL LEASING PER IL TRASPORTO AGEVOLATO

A due anni dall'approvazione della legge 815 per il trasporto merci per conto terzi nessuna agevolazione è stata erogata. È questa la prima e drammatica constatazione che fanno gli autotrasportatori, le banche, le società di leasing, cioè tutti coloro che avevano riposto molte speranze in questa legge. La commissione consultiva presso il mini-

stero dell'industria ha preso in esame finora solo 60 domande e nessuna di esse a settembre aveva ottenuto il decreto di liquidazione.

Leasing notizie ha chiesto a Tullio Cozzi, segretario generale aggiunto dell'Anita, a Renato Bertacchi, vice presidente della Confetra e a Manrico Donati membro della commissione consultiva del ministero dell'in-

dustria di spiegare le ragioni del mancato funzionamento della legge; le iniziative che le associazioni di categoria hanno preso o intendono prendere per mettere in condizione i trasportatori di utilizzare la legge; le modifiche da apportare al provvedimento e le difficoltà di chiederne una proroga visto il limitato utilizzo dei contributi già stanziati.

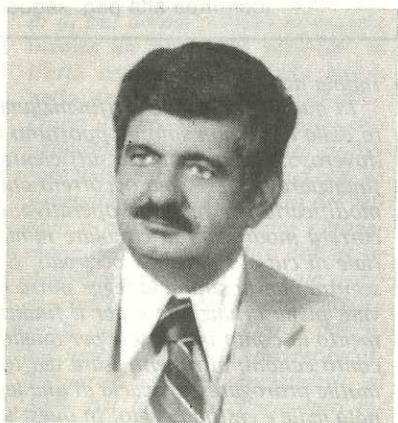
Intervista a Cozzi, segretario aggiunto dell'Anita e a Renato Bertacchi vice presidente della Confetra

COZZI: i soldi ci sono ma non si possono avere

La legge 815/80 salutata dai trasportatori come una grande conquista, in quanto avrebbe dovuto aprire loro la via del credito agevolato, si è trasformata per gli stessi in una specie di supplizio di Tantalò: i soldi ci sono, ma non si possono avere, o quanto meno molti non ritengono conveniente utilizzarli.

Le vicende sono note: osteggiata dagli istituti bancari che non si ritengono sufficientemente garantiti dalle sole garanzie ipotecarie consentite dalla legge; oggetto di rilievo da parte della Commissione CEE, la legge è rimasta a lungo inoperosa, poi ha iniziato faticosamente a funzionare, ma solo per il leasing e non per il finanziamento in conto interessi.

Non è comunque vero che non abbiamo propagandato fra i nostri associati la possibilità di avvalersi del leasing per beneficiare delle agevolazioni previste dalla legge 815/80;



devo dire, tuttavia, che una serie di ragioni rendono il leasing una forma poco usata dalle nostre imprese di trasporto.

I motivi sono i seguenti: in primo luogo il leasing è considerato eccessivamente oneroso per le spese che comporta; in secondo luogo, non dando la proprietà del veicolo che alla

fine del contratto (quando il locatario si avvale della facoltà di acquistare il veicolo) molti non possono avvalersi del leasing per rinnovare il proprio parco. E ne preciso le ragioni: la legge 6 giugno 1974 n. 298 prevede che fra i requisiti per l'iscrizione all'albo vi debba essere quello che l'impresa disponga di quote di libera proprietà dei veicoli: così per esempio, un'impresa che abbia un tonnellaggio di 300 q.li di portata utile deve avere il 30% del valore totale del veicolo in quote di libera proprietà; l'art. 9 del D.P.R. 3 gennaio 1976, n. 32 intende «la differenza tra il relativo valore come sopra determinato e l'ammontare delle ipoteche iscritte sul veicolo stesso». La circolare emanata dal ministero dei Trasporti in esecuzione della legge 815/80, stabilisce che tutti i benefici da questa previsti sono riservati alle imprese che sostituiscono il vecchio veicolo con il nuovo.

Trattasi di un abuso in quanto con una circolare si riduce la portata di una legge; ma tant'è, il Ministero non am-

(continua alla pag. seguente)

BERTACCHI: questa legge non funziona e va cambiata

È bene chiarire che la legge 815/80 a tutt'oggi è inoperante: cioè non viene applicata. Ecco quindi il perché della non divulgazione di notizie da parte delle associazioni di categoria. Non si può dare pubblicità a cose inesistenti. È bene precisare che tale legge non è decollata perché ha risentito della restrizione generale del credito attuata dal governo ed in più tale credito viene negato dalle banche in quanto non ritengono sufficienti le garanzie previste dall'art. 10 della stessa legge.

Le associazioni di categoria non hanno mancato, dal novembre 1980 a oggi, di sollecitare il governo, i partiti, le commissioni della Camera e del Senato perché venga emendato l'art. 10 della legge 815 ma purtroppo non sono riuscite ad ottenere nulla di positivo. È necessario ricordare che durante il fermo del trasporto, attuato nei giorni 8-10 febbraio di quest'anno, tra le altre rivendicazioni della categoria vi era pure la richiesta di modifica della 815 e nonostante le promesse da parte del governo, la 815 è sempre inoperante. Ci si può chiedere: cosa è necessario fare perché i finanziamenti a tasso agevolato vengano concessi anche all'autotrasporto che fino a oggi non ha mai beneficiato, come le altre categorie, di tali finanziamenti?

Occorre, come già detto, modificare l'art. 10. A tale proposito dobbiamo ricordare che in diverse audizioni presso le commissioni della Camera e del Senato tutti i partiti politici ci dichiararono il loro assenso. Al momento della votazione, a causa dell'assenza di alcuni parlamentari, la modifica venne bocciata.

Il governo si impegnò nuovamente a sbloccare la 815 presentando in parlamento un disegno di legge che consta di un solo articolo.

Tale disegno di legge, ci avevano comunicato, doveva essere approvato tempestivamente in quanto era stato... instradato in corsia preferenziale; forse la corsia era occupata e, a tutt'oggi, giace in parlamento.

È veramente assurdo che in un momento simile in cui i costruttori di autoveicoli stanno vivendo un drammatico stato di crisi e sono costretti a mettere in cassa integrazione



(continua alla pag. seguente)

UNA SPADA DI DAMOCLE IMPUGNATA DALLA CEE

La commissione consultiva del ministero dell'industria che esprime il parere sulle domande di finanziamento in base alla legge 815 è presieduta dal ministro o da un suo delegato, da rappresentanti dei ministeri dei trasporti, dell'industria, del bilancio, da sei rappresentanti delle categorie degli autotrasportatori e da tre esperti. A Manrico Donati, membro della commissione, esperto di trasporti, per molti anni segretario generale della Confetra, *Leasing notizie* ha chiesto di evidenziare i problemi applicativi della legge 815.

D. Qual è la sua esperienza alla commissione consultiva?

R. L'esperienza è sconcertante per il mancato funzionamento di una legge che ha formato e forma oggetto di rivendicazione da parte delle categorie dell'autotrasporto merci in c/terzi. Infatti il bilancio fino a settembre era il seguente. Le domande pervenute ed approvate nelle due riunioni della commissione sono state 26, ma di queste 26, il ministero dei trasporti ha finora notificato 15 decreti di ammissione (gli altri sono alla firma del ministro), ma nessun decreto di liquidazione, e quindi, in concreto non è stato ancora liquidato alcun contributo in applicazione della legge 815/80. Insomma dei 150 miliardi che costituiscono il fondo nazionale per il credito all'autotrasporto in conto terzi, non è stata spesa ancora una lira, a quasi due anni dall'approvazione della legge!

D. Quali sono le ragioni dell'inopera-

tività della legge?

R. Le banche a eccezione della Banca nazionale del lavoro non accettano domande degli operatori sulla legge 815/80 per due ragioni: la prima riguarda l'art. 10 della legge 815 (garanzie), per cui viene chiesto che oltre alle normali garanzie sul veicolo oggetto del finanziamento, l'Istituto centrale per il credito a medio termine possa accordare la garanzia sussidiaria di cui all'art. 20 della legge 12.8.1977, n. 675. Un disegno di legge di modifica in tal senso dell'attuale art. 10



Manrico Donati

della legge 815 è stato approvato dal consiglio dei ministri fin dal 12.2.1982, ma non è stato mai presentato in parlamento, nonostante le richieste della categoria; la seconda riguarda più in generale la riforma del credito agevolato in discussione presso le commissioni industria e finanze della Camera.

In attesa della riforma è tutto fermo, in quanto le banche non intendono fare operazioni di credito agevolato alle condizioni stabilite dalla Banca d'Italia, perché secondo le banche l'approvvigionamento finanziario sul mercato, attraverso le obbligazioni, ha un costo superiore a quello stabilito dalla Banca d'Italia con il tasso di riferimento. Finché non verranno superate queste due difficoltà la legge 815/80 non avrà che una simbolica applicazione, almeno per le pratiche di finanziamento in c/interessi, mentre queste remore non esistono per il finanziamento in c/canoni, cioè per il leasing.

D. Perché allora c'è il blocco delle pratiche di leasing?

R. Perché su tutto pende la spada di Damocle della CEE. Infatti la Comunità fin dal giugno del 1981 chiese al ministro dei trasporti delucidazioni e chiarimenti sulle legge 815/80 sospetta di falsare la concorrenza tra i vettori degli stati membri della Comunità. Infine con telex del 19 maggio 1982 ingiunse al governo italiano di sospendere l'applicazione della legge e di attendere le deci-

(continua alla pag. seguente)

COZZI

mette a beneficiare della legge 815/80, se non per sostituire veicoli vecchi con altri nuovi di fabbrica. In tal modo tuttavia, chi per esempio ha un solo vecchio veicolo e lo sostituisce con uno preso in leasing, finisce per non avere le quote di libera proprietà: infatti il leasing fa conservare al locatore la disponibilità del veicolo. Le imprese artigiane, è vero, non devono dimostrare di disporre delle quote di libera proprietà: ma esse hanno il credito artigiano cui attingere, che tutto sommato, funziona molto meglio della legge 815.

Ma non è tutto, la circolare ministeriale sembra animata da un maligno intento di rendere inefficace la legge 815, e devo riconoscere che ci riesce molto bene. Infatti, la circolare impone: 1) che il veicolo da sostituire abbia ottenuto regolare revisione: il che vuol dire, che se ho un veicolo che è fuori uso o eccessivamente obsoleto, prima lo devo rimettere in sesto per fargli superare la revisione... e poi sostituire: non sembra molto logico, ma è così. 2) il veicolo deve essere immatricolato da almeno 5 anni. Quindi un veicolo che viene sfruttato intensivamente, o incidentato prima di tale periodo di tempo, non può beneficiare della legge 815/80. 3) deve essere in disponibilità dell'impresa da almeno

2 anni: ma anche questa disposizione ha finito per costituire un intralcio notevole per le imprese di autotrasporto che proprio in questi ultimi tempi, per beneficiare di leggi fiscali che recavano agevolazioni finanziarie, si sono trasformate, fuse etc., per cui molto spesso non possono dimostrare una disponibilità del veicolo da sostituire superiore a 2 anni.

Così come è e come viene applicata la legge ha poche probabilità di essere di una utilità reale per la categoria. Uno degli impegni del governo dopo il fermo del febbraio scorso fu quello di modificare l'art. 10 della legge 815/80, in maniera tale da dare alle banche quelle garanzie che esse reputano necessarie per concedere i finanziamenti.

Purtroppo, la proposta di legge di modifica giace al parlamento, chiusa in chi sa quale cassetto. La circolare ministeriale 36/81, che avrebbe dovuto essere modificata continua a scoraggiare chi sarebbe propenso ad accettare il leasing, come strada per accedere al credito agevolato.

In buona sostanza, siamo di fronte alla prova provata dell'inefficienza dell'intero apparato pubblico. Se a ciò aggiungiamo che i soldi stanziati per il credito agevolato giacciono inutilizzati e vanno ad avere un sempre minore valore reale, ci si può rendere conto della

rabbia della categoria.

In questa situazione il rifinanziamento della legge non solo è opportuno ma doveroso. Certo, non sarà sufficiente rifinanziare la legge, ma occorrerà anche modificarla per renderla operativa: occorrerà modificare la circolare ministeriale di cui ci siamo già occupati. Se si seguirà questa strada la legge potrà trovare piena attuazione e per il finanziamento in conto interesse e per quello in conto canoni; altrimenti, sarà del tutto inutile prorogare l'efficacia di una legge nata male e gestita peggio. In quest'ultimo caso, però, non si dica che gli autotrasportatori non hanno sentito la necessità di avvalersi del credito agevolato: sarebbe una scorrettezza troppo grande.

BERTACCHI

migliaia di lavoratori, non si pensi a sbloccare una legge, che in fondo non eroga capitali, e che potrebbe mettere in movimento il volano di quel settore e che permetterebbe inoltre di ammodernare il parco degli autoveicoli industriali. Se i nostri parlamentari ed il governo non rispetteranno in tempi brevissimi gli impegni presi nel mese di febbraio, è certo che l'autotrasporto saprà rispondere in maniera adeguata.

Perché conviene il leasing

La legge 815 ha posto una serie di problemi di applicazione, sia per l'intervento con finanziamento degli istituti di medio termine sia per l'intervento con la tecnica della locazione finanziaria.

Per il finanziamento bancario vi sono sinteticamente tre imperfezioni nella legge:

1) dire che la banca deve prendere il riservato dominio sul veicolo significa ignorare che tale istituto è impraticabile nell'attuale regolamentazione del pubblico registro automobilistico. La banca risulterebbe cointestataria del veicolo fino al momento del pagamento da parte dell'acquirente dell'ultima rata con tutti i problemi connessi alla immatricolazione del veicolo, alle contravvenzioni che verrebbero notificate alla banca, etc. Tale problema comunque dovrebbe essere superabile in quanto nell'ambito delle garanzie consentite dall'art. 10 della legge la banca potrebbe sostituire il normale privilegio automobilistico alla riserva di proprietà;

2) l'aver vietato alla banca di chiedere altre garanzie (per esempio fidejussioni personali) può costituire per alcuni istituti di medio termine una non lieve difficoltà per problemi statutari oltre che di normale gestione operativa;

3) il terzo problema è forse quello di più ampia portata in quanto investe un problema generale. Si tratta dell'intervento della banca nella fase del perfezionamento. Quest'ultimo si rende necessario nella pratica in quanto il trasportatore nella maggior parte dei casi ha necessità di disporre subito del veicolo e non può aspettare l'erogazione del finanziamento definitivo della banca che avviene solo dopo la concessione del contributo da parte del ministero. Ora la banca, secondo la legge 815, dovrebbe effettuare tale prefinanziamento al 50% del tasso di riferimento restando in attesa di ricevere l'altro 50% al momento della concessione del contributo.

Poiché la stessa legge prevede che il prefinanziamento possa durare fino a due anni si comprende che potendo ricevere la banca l'integrazione del 50% solo allo scadere dei due anni è come se quest'ultima in effetti avesse applicato un tasso d'interesse inferiore al tasso di riferimento per il periodo di prefinanziamento.

Per la locazione finanziaria, invece, con la circolare n. 36/81 del 5.3.1981, la direzione generale del ministero dei trasporti ha concretamente risolto tutti i problemi di applicazione pratica. A tal riguardo è

doveroso segnalare come i funzionari di tale direzione hanno voluto e saputo dare una soluzione tecnicamente valida e soprattutto tempestiva alle problematiche esistenti. In effetti l'istituto del leasing si presta, per alcuni aspetti sul piano generale, più del finanziamento tradizionale all'applicazione del credito agevolato. Per i seguenti motivi: a) non esiste il problema delle garanzie suppletive in quanto di norma le stesse sono assenti nel leasing; b) il veicolo può essere subito consegnato al trasportatore (con il ricorso alla procedura accelerata) subito dopo aver presentato la domanda di ammissione al contributo.

Ma agli operatori conviene ricorrere alla 815 tramite le banche o le società di leasing? L'operazione di leasing avviene alle normali condizioni di mercato e non al tasso di riferimento quindi sembra meno vantaggiosa, ma bisogna considerare che:

— se la soluzione del problema del prefinanziamento sarà quella dell'intervento di istituti finanziari, questi evidentemente applicheranno anche loro i tassi ordinari di mercato, aggiungendovi anche il costo delle garanzie che dovranno dare per tutta la durata del finanziamento ordinario alle banche. E tale prefinanziamento è previsto fino a due anni;

— con il leasing i costi dello stesso sono calcolati solo sul valore del veicolo al netto del primo canone pagato in contanti dal trasportatore. In effetti quest'ultimo ha un finanziamento maggiore in quanto l'IVA (pari al 15%) viene pagata dalle società di leasing al venditore del veicolo e rimborsata dal trasportatore ratealmente, senza peraltro alcuna maggiorazione per interessi, sui singoli canoni di locazione;

— nel leasing inoltre non esistono cambiali e non vi è iscrizione di privilegio e quindi non vi sono i costi relativi, pari a più dell'1%;

— nel leasing i costi di gestione per il trasportatore sono estremamente ridotti. Quest'ultimo deve solo contabilizzare le fatture dei canoni fra i costi di esercizio;

— inoltre va evidenziato un problema di grande rilevanza pratica che stranamente di norma non è tenuto presente: la deducibilità ai fini fiscali delle spese di manutenzione. Questo problema — che per il settore dell'autotrasporto è di notevole importanza, per l'incidenza che hanno tali spese, al punto che si è chiesto una normativa specifica — per il leasing è già risolto.

sioni che sarebbero state adottate in materia.

Questa situazione spiega la mancata emissione, da parte del ministero dei trasporti, dei decreti di liquidazione, per le pratiche che sono state già approvate dalla commissione consultiva.

Negli ambienti ministeriali si spera che l'impasse possa essere superato nella riunione prevista a Bruxelles in autunno, dove non sarà difficile dimostrare che i contributi «eventualmente» elargiti non falsano la concorrenza tra i vettori della Comunità, in quanto non incidono nell'esercizio bensì esclusivamente sul capitale aziendale.

D. Allo stato attuale che cosa si può fare per sbloccare la situazione?

R. Il primo problema da risolvere è in sede Cee: una situazione «sospensiva» non può essere passivamente accettata. Deve essere, con urgenza, provocato da parte del ministero dei trasporti, un chiarimento tale da eliminare ogni equivoco sulla legge italiana.

Occorre poi che il governo presenti al parlamento il d.d.l. di modifica dell'art. 10 della legge 815/80 e provveda congiuntamente alla più generale riforma del credito agevolato in discussione alle commissioni industria e finanze della Camera dei deputati.

Nelle more di questa azione il ministero dei trasporti deve dare il segno che la legge 815/80 comincia a funzionare, completando l'iter per le pratiche già approvate dalla commissione consultiva. Notificare cioè non solo i decreti di ammissione, ma procedere ad esempio anche per le pratiche di leasing coi decreti di liquidazione in quanto è stato pubblicato sulla gazzetta uff. di luglio (21/7) il decreto concernente il tasso di attualizzazione da prendere a base per la determinazione del contributo in c/canoni sulle operazioni di locazione finanziaria previste dall'art. 12 della legge 27/11/80, n. 815.

Inoltre il ministero dei trasporti, ed io mi farò portatore di questa indilazionabile esigenza, deve modificare sostanzialmente la circolare n. 36 del 5 marzo 1981, soprattutto per quanto riguarda le condizioni di ammissibilità al contributo: è assurdo pretendere che il veicolo da sostituire sia in circolazione da almeno 5 anni. L'esperienza dice che questa norma è inapplicabile non solo per il trasporto-combinato che la legge intende favorire, ma anche per la normale sostituzione dei veicoli; poiché sulle lunghe percorrenze e in particolare per i trasporti internazionali il tasso di sostituzione dei veicoli è molto più basso.

Infine, la complessità delle procedure e le remore esistenti per il finanziamento agevolato in conto interessi devono indurre a considerare il ricorso al «leasing» per questa legge come valvola di sfogo per far fronte alle necessità di mercato. Del resto la possibilità di poter ottenere il finanziamento nei tempi brevi e con agevolazioni fiscali interessanti dovrebbero indurre gli operatori a guardare a questa forma di finanziamento come la più praticabile nel breve periodo con un innegabile vantaggio per le esigenze dell'impresa.

CHI HA DIRITTO ALLE AGEVOLAZIONI

La legge n. 815 del 27/11/1980 ha costituito presso il ministero dei trasporti — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — un fondo nazionale per il credito agevolato per l'autotrasporto delle merci in conto terzi, con una dotazione complessiva di L. 150 miliardi fino al 1983 così ripartita:

60 miliardi riservati ai trasportatori con sede unica o principale nei territori del Mezzogiorno d'Italia (in tale ambito 30 miliardi sono riservati alle cooperative) ai consorzi ed alle imprese associate in cooperativa e consorzi.

90 miliardi riservati ai trasportatori con sede negli altri territori (in tale ambito 45 miliardi sono riservati alle cooperative) ai consorzi ed alle imprese associate in cooperativa e consorzi.

La legge prevede lo stesso contributo sia per le operazioni di acquisto con finanziamento sia per le operazioni di locazione finanziaria effettuate con le società di leasing convenzionate con il ministero dei trasporti.

Territori del Mezzogiorno d'Italia. Regioni: Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna; provincie: Latina, Frosinone; comuni della provincia di Rieti già compresi nell'ex circondario di Cittaducale; comuni compresi nella zona del comprensorio di bonifica del fiume Tronto; comuni della provincia di Roma compresi nella zona della bonifica di Latina; isola d'Elba e gli interi territori dei comuni di isola del Giglio e di Capraia isola.

Veicoli ammessi al contributo. Autocarri; trattori stradali; autoveicoli — autotreni — autoarticolati per trasporti specifici; autosnodati — rimorchi — semirimorchi e relative carrozzerie intercambiabili.

Tali autoveicoli devono essere di prima immatricolazione ed in sostituzione di veicolo: in circolazione da almeno 5 anni, sottoposto a regolare revisione, in disponibilità del trasportatore da almeno 2 anni dalla data di richiesta del contributo.

Durata e ammontare dell'operazione finanziaria. La durata massima della locazione finanziaria può essere di 5 anni; la quota complessiva di investimenti ammissibili — anche mediante più operazioni — per una stessa impresa di trasporto non può superare L. 1 miliardo; l'ammontare del finanziamento agevo-

lato non può superare il 70% del costo globale dell'investimento che viene elevato all'80% per le cooperative ed i consorzi con sede nei territori del Mezzogiorno.

Misura del contributo. Il contributo in conto canoni è concesso in misura pari a: 60% del tasso di riferimento per le imprese singole, elevato al 65% se hanno sede nei territori del Mezzogiorno; 70% del tasso di riferimento per le cooperative, i consorzi o le imprese associate in cooperative e consorzi, elevato al 75% se hanno sede nei territori del Mezzogiorno; 70% del tasso di riferimento per i semirimorchi e le carrozzerie intercambiabili, dalla cui carta di circolazione risulti l'idoneità al trasporto combinato, elevato al 75% in caso di operazioni effettuate da cooperative, consorzi od imprese associate in cooperative e consorzi (vedere tabella).

Procedura. Il locatario inoltra alla società di leasing la domanda di locazione finanziaria corredata dalla normale documentazione: certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A.; modulo indicante l'appoggio bancario; relazione sull'impresa richiedente la locazione finanziaria con allegati gli ultimi due bilanci; copia degli ultimi versamenti INAM e INPS (solo per forniture oltre i 100 milioni di lire); copia dello statuto (solo per società di capitali).

La società di leasing esprime il proprio parere sulla domanda come per una normale operazione, se favorevole, si procede quindi alla firma del contratto di locazione finanziaria.

Al momento della stipula il locatario dovrà consegnare alla società di leasing la modulistica relativa alla legge 815 e precisamente: a) domanda di ammissione della locazione finanziaria al contributo e modulo notizie; b) dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà del richiedente di non aver né ottenuto, né chiesto altri contributi previsti da altre leggi, o dalla stessa legge 815, per i medesimi veicoli; c) dichiarazione dell'ufficio provinciale M.C.T.C. competente per territorio, attestante l'autorizzazione al trasferimento del trasporto merci per conto terzi sui veicoli per i quali si richiede il finanziamento; d) estratto cronologico del P.R.A. (rilasciato in data non anteriore a 3 mesi rispetto alla data di presentazione al ministero della domanda di ammissione) relativo al veicolo da sostituire e dal quale risulti la disponibilità del veicolo stesso o, in mancanza, di-

chiarazione temporaneamente sostitutiva di atto di notorietà attestante la disponibilità del veicolo da parte dell'impresa; e) copia autenticata della carta di circolazione del veicolo da sostituire da cui risulta regolare revisione; f) copia certificato attestante ubicazione della sede principale o secondaria del locatario; g) le cooperative ed i consorzi devono presentare: copia dell'atto costitutivo e dello statuto in vigore; certificato di iscrizione all'albo prefettizio (per le cooperative); certificato attestante il libero esercizio della cooperativa; certificato di vigenza delle cariche sociali.

Le imprese associate in cooperative e consorzi, oltre ai documenti di cui sopra, devono presentare estratto autentico del libro soci, dal quale desumere la costituzione e la vigenza del rapporto associativo.

Il ministero dei trasporti, entro 60 giorni dal ricevimento della domanda, si pronuncia sulla ammissione dell'operazione al contributo e in caso positivo emette il relativo decreto dandone comunicazione scritta alla società di leasing ed al locatario.

Dopo la presentazione da parte della società di leasing al ministero dei trasporti di tutta la documentazione necessaria alla richiesta dell'ammissione al contributo si possono verificare due situazioni:

1) **Procedura normale.** Si procederà alla immatricolazione e consegna del veicolo solo dopo che il ministero, entro 60 giorni dal ricevimento dalla domanda, emetta decreto di concessione del contributo, con comunicazione scritta alla società di leasing ed al locatario.

2) **Procedura accelerata.** Si procederà alla immatricolazione e consegna del veicolo anche prima dell'ottenimento del decreto di concessione «sempre però successivamente alla data di presentazione della domanda di ammissione al contributo» e comunque dopo autorizzazione specifica scritta dalla società di leasing. In tale ultima ipotesi, evidentemente, in caso di non concessione del contributo — essendo già avvenuta la consegna — il contratto di locazione finanziaria continuerà alle normali condizioni.

Liquidazione. Per ottenere la liquidazione del contributo il locatario deve trasmettere alla società di leasing copia autenticata della carta di circolazione o, in mancanza, copia autentica del foglio di via del veicolo nuovo oggetto del contratto.

		(1) Imprese singole	(2) Imprese sing. del Mezzogiorno	(3) Cooperative e Consorzi	(4) Cooperative e Consorzi del Mezzogiorno	(5) Semirimorchi e carrozzerie in- tercambiabili	(6) Semirimorchi e carr. inter. a Coop. e Cons.
Costo veicolo (netto IVA)		100.000.000	100.000.000	100.000.000	100.000.000	100.000.000	100.000.000
Contributo completo che il cliente incassa a rate semestrali posticipate	36 mesi	15.973.000	17.291.000	18.606.000	22.762.000	18.606.000	19.916.000
	60 mesi	26.696.000	28.836.000	30.958.000	37.785.000	30.958.000	33.063.000

MACCHINE MOVIMENTO TERRA

La crisi mondiale ha modificato le caratteristiche del mercato. I problemi per le società di leasing e la mancanza di agevolazioni. L'esportazione temporanea.

Il 10% circa dell'attività delle società di leasing ha per oggetto l'acquisto di macchine per movimento terra. La quota era più significativa fino a due tre anni fa, quando la crisi economica non aveva raggiunto i picchi di questi ultimi mesi.

Il settore delle macchine movimento terra è stato uno dei primi a risentirne, a livello mondiale. Leader del settore, come la statunitense Caterpillar, sono stati costretti a licenziare 20 mila dei 60 mila dipendenti, mentre i profitti si sono ridotti del 94% in due anni. La crisi ha colpito tutti, dalla giapponese Komatsu, all'International Harvester, dalla Massey Fergusson alla Fiat Allis.

Un segno delle difficoltà che il settore attraversa è dato dalla contrazione del mercato dei cingolati di grandi dimensioni, passato da 51 mila unità vendute in tutto il mondo nel 1979, alle 40 mila nell'81 e alle 30 mila unità previste per il 1981.

A determinare questa drammatica riduzione sono state soprattutto le difficoltà economiche dei paesi in via di sviluppo, costretti a ridurre drasticamente gli investimenti per la realizzazione di grandi opere pubbliche. Il periodo della costruzione di grandi dighe, autostrade, di ferrovie attraverso la giungla o grandi catene montuose sembra essere, almeno per il momento, finito.

Anche nei paesi sviluppati la situazione non è molto diversa. In Italia la spesa pubblica corrente assorbe gran parte delle disponibilità dello stato e gli investimenti in opere pubbliche, salvo casi straordinari come il terremoto irpino, sono stati ridotti. Anche il mercato ha assunto caratteristiche strutturali diverse. Poiché le grandi opere sono state realizzate, prevale l'utilizzazione delle macchine movimento terra di medie e piccole dimensioni, adatte per la manutenzione stradale, per lo scavo di trincee per la posa di cavi elettrici, tubature o linee telefoniche. In questo settore la crisi è meno grave e un grosso spiraglio per il prossimo futuro è costituito dal programma di metanizzazione delle regioni meridionali.

Le società di leasing più attente all'evolversi del mercato, in collaborazione con i produttori del settore, stanno ora scoprendo una nuova e interessante fascia di clientela, gli enti pubblici. Comuni, regioni, comunità montane, nuclei di sviluppo industriale, sembrano essere la fascia di utenza più interessante nei prossimi anni per questo tipo di macchinario.

Diminuisce, invece, la clientela tradizionale costituita da piccoli e medi imprenditori, per cui spesso la necessità di utilizzo delle macchine è legata a un singolo appalto.

L'attività saltuaria di queste imprese e la conseguente irregolarità nel pagamento dei canoni ha creato numerosi problemi alle società di leasing, costringendole a istruttorie più accurate e rigorose di quanto non si renda necessario per altri settori merceologici.

Si tratta nella maggior parte dei casi di clientela che non dispone di grande liquidità e che non ha facilissimo accesso



al credito bancario. Per questi appaltatori il leasing è il migliore strumento per ottenere l'uso dei macchinari necessari alla realizzazione delle opere. È il migliore anche perché permette una precisa individuazione dei costi, soprattutto nel caso di grandi macchine utilizzabili per una sola grande opera, e quindi consente di presentare nelle gare di appalto offerte meno rischiose.

Il contratto di leasing segue in linea di massima le caratteristiche generali. La durata oscilla tra 36 e 60 mesi, il mezzo viene assicurato contro tutti i rischi, il riscatto è generalmente bassissimo, dell'1%. La necessità di una percentuale di riscatto così bassa deriva non tanto dal ritmo di obsolescenza tecnica delle macchine, che ha ritmi assai più lenti rispetto ad altre tipologie di prodotto, quanto dal deterioramento dei macchinari che in genere operano in condizioni ambientali estremamente disagiate. La vita economica media delle parti meccaniche, il periodo cioè oltre il quale il costo della manutenzione finisce per superare il valore della macchina, è di cinque anni o di 10 mila ore di lavoro.

Esiste tuttavia (proprio per il fatto che l'utilizzo di una macchina è legato spesso alla realizzazione di una singola opera) un fiorente mercato dell'usato, che passa per lo più attraverso i concessionari delle grandi marche.

Per conoscere meglio i loro clienti,

per avere la garanzia del ritiro dell'usato e per concedere al locatario la migliore assistenza, le società di leasing operano prevalentemente in stretta collaborazione con le reti di vendita delle grandi marche.

Le imprese di leasing difficilmente hanno interlocutori validi, invece, quando le macchine sono costruite su misura per gli utilizzatori, da una miriade

di assemblatori che montano parti e accessori prodotti da aziende diverse. Per questo tipo di prodotto, che copre una fascia ampia del mercato, prevale invece il rapporto diretto tra società di leasing e cliente.

Un altro problema che si presenta spesso alle società di leasing riguarda macchinari utilizzati da imprese italiane per lavori all'estero, destinati quindi alla esportazione, per lo più temporanea.

In questi casi il contratto viene stipulato nella forma tradizionale, ma vengono richieste all'utilizzatore (per il periodo in cui il bene è all'estero) particolari garanzie finanziarie, adeguate alle caratteristiche dei macchinari, il cui recupero da zone difficilmente raggiungibili diventa impossibile o costosissimo.

Le garanzie ulteriori sono in genere previste in sede contrattuale, ma vengono attivate dal momento dell'esportazione del bene fino al rientro in Italia.

Ultimo, ma non certo secondario, lo svantaggio derivante dalla mancata previsione di agevolazioni per il settore delle macchine movimento terra. Finora l'unica legge che avrebbe potuto prevederle è la 183 per il Mezzogiorno, ma sarebbe stato necessario dimostrare di volta in volta l'impiego della macchina nello stesso cantiere. Per evitare artifici o irregolarità, le macchine movimento terra sono state purtroppo escluse dall'ambito di applicazione della legge.

Accordi Locafit con 60 associazioni

La Locafit ha concluso il primo semestre del 1982 con 1917 contratti stipulati per un valore di investimento di oltre 120 miliardi.

La società proseguendo nella politica di essere anche operativamente vicina ai clienti, si è insediata a Brescia, con una nuova filiale che ha cominciato a operare in marzo.

Novità rilevante nel periodo è stata la stipula di un contratto di associazione in partecipazione con la Necchi Finanziaria S.p.A.. In forza di questo contratto la Necchi Finanziaria partecipa al 90% agli affari leasing conclusi dalla Locafit su beni commercializzati dalla Necchi S.p.A.

Si tratta di una formula nuova, per la prima volta sperimentata in Italia, che a fine agosto aveva già portato alla stipula di circa 50 contratti di leasing.

Nello stesso periodo la società di leasing della Banca nazionale del lavoro ha concluso nuovi accordi con associazioni imprenditoriali ed enti pubblici delle Tre Venezie, della Liguria, delle Marche, della Lombardia e dell'Emilia Romagna. Le associazioni convenzionate con la Locafit sono oltre 60.

Leasindustria entra nel cash & carry

Le nuove forme commerciali (grandi magazzini, supermercati, gruppi di acquisto, catene societarie, cash & carry) sono i maggiori beneficiari potenziali dei finanziamenti tramite il leasing, anche nelle forme agevolate. A questa conclusione perviene uno studio di circa 300 pagine realizzato dal Cescom (Centro studi sul commercio dell'università Bocconi) e coordinato da Alberto Bertoni, ordinario di economia delle aziende di credito dell'università di Venezia e segretario generale del Centro ricerche economiche aziendali della stessa Bocconi.

Lo studio è stato redatto su incarico di Leasindustria, la società di leasing fondata nel 1973 come Leasing regionale lombardo su iniziativa della Cariplo e di altre 53 banche ed enti per favorire le piccole e medie aziende. La società, di cui è presidente Gianfranco Maris e direttore generale Graziano Falso, ha un capitale sociale di 30 miliardi e macchinario in locazione per oltre 170 miliardi. Ha sede a Milano e uffici a Brescia, Lecco e Genova.

«In base a questo studio», dice Falso, «abbiamo deciso di favorire la ristrutturazione della rete distributiva puntando sul commercio all'ingrosso specializzato e sulle forme associative dove è richiesto l'uso di macchinari e attrezzature sofisticate, senza trascurare quei dettaglianti che vogliono crescere e intendono utilizzare il leasing, magari con le agevolazioni della legge 815».

Leasindustria vuole puntare anche sui fabbricanti di arredamenti speciali per negozi e professionisti (panetterie, bar, farmacie, studi odontoiatrici etc.). Anche per questi nuovi clienti la società di leasing controllata dalla Cariplo ha studiato una formula nuova di locazione finanziaria.

L'auto tira per la Sava leasing

La Sava Leasing nel primo semestre 1982 ha acquistato e dato in locazione finanziaria beni per un valore di fornitura pari a 60 miliardi di lire contro 46 miliardi nello stesso periodo dell'anno precedente, con un incremento del 30%.

I canoni di locazione di competenza sempre del 1° semestre '82 sono stati pari a 60,8 miliardi, contro 48,5 miliardi nel 1° semestre 1981, con un incremento del 25%.

I settori che hanno evidenziato incrementi maggiori sono quelli delle autovetture e dei macchinari.

In questo periodo è stata perfezionata una convenzione con il Consorzio regionale fra le cooperative artigiane di garanzia della Regione Veneto che dovrebbe garantire una maggiore presenza della Sava Leasing in tale regione.

Sempre nel primo semestre '82 sono stati resi operativi gli uffici Sava Leasing di Milano, Torino, Bologna e Roma, che si inseriscono nella rete organizzativa periferica già costituita presso le strutture delle varie aziende del gruppo Fiat.

Nuove convenzioni per la Centro Leasing

È proseguito nel corso del 1982 il costante impegno della Centro Leasing nel diffondere, attraverso appositi accordi convenzionali, le operazioni di locazione finanziaria presso enti ed associazioni di categoria rappresentative di imprese industriali, commerciali ed artigiane.

Espressione di questa politica aziendale, che ha trovato in accordo con gli istituti di credito soci e convenzionati della società una ripartizione territoriale omogenea in tutte le regioni italiane, sono le recenti convenzioni stipulate con i consorzi fidi di Novara, Trento, Roma, l'Associazione piccole e medie industrie di Milano e Catania e, proprio in questi giorni, con il Comitato regionale piemontese della Confederazione nazionale dell'artigianato.

Le convenzioni stipulate prevedono ovunque l'applicazione di condizioni agevolate e tempi particolarmente ristretti per la concretizzazione dei contratti.

Eguale interesse la Centro Leasing ha prestato al settore della locazione finanziaria agevolata di cui le più recenti espressioni sono rappresentate dalle convenzioni stipulate con la regione Ve-

neto e la regione Emilia-Romagna in esecuzione di specifiche leggi regionali a favore dell'artigianato.

L'intervento della regione consentirà in questi casi all'impresa artigiana di beneficiare di un contributo in conto canoni da versarsi, per il tramite della società locatrice, non appena avvenuta la consegna del bene oggetto del contratto di locazione.

Agevolazioni per il Sud più ampie con la Spei

Alla fine di luglio la Spei Leasing — insieme ad alcune altre società operanti con proprie filiali nel Mezzogiorno d'Italia e nelle Isole — ha sottoscritto un accordo con l'Imi (Istituto mobiliare italiano) mediante il quale le verranno assicurati finanziamenti a condizioni favorevoli da parte della Bei (Banca europea degli investimenti).

Grazie a tali finanziamenti, gli operatori della zona Cassa per il Mezzogiorno potranno ottenere sensibili riduzioni dei canoni di locazione. In particolare potranno beneficiare di tale agevolazione gli investimenti effettuati nel settore industriale e dei servizi, per i quali non sia già prevista agevolazione della Cassa per il Mezzogiorno. Verrà accordata preferenza alle iniziative rivolte ad ammodernamenti e riconversioni degli impianti, specialmente in alcuni ben specifici settori.

Questo accordo va ad aggiungersi alle convenzioni già stipulate dalla Spei Leasing con il ministero dell'Industria, Commercio ed Artigianato (legge 517/75), con il ministero dei trasporti (legge 815/80), con la Cassa per il Mezzogiorno (legge 183/76) nonché con enti regionali e provinciali.

La Minileasing aprirà a Mestre

La Minileasing che nel corso dell'82 ha spostato la sfera dei propri interventi, specializzandosi, in particolare, nei settori della sanità, del commercio e dell'autotrasporto, ha raggiunto al 31 agosto 1982 i 50 miliardi di investimenti dopo aver stipulato, nell'anno in corso, circa 1.700 contratti per un valore complessivo dei beni di oltre 30 miliardi.

Tra le iniziative più significative assunte dalla società va menzionata l'importante convenzione nazionale stipulata con la Confesercenti: l'accordo, già operativo, consente un più difficile accesso al leasing, in particolare dei piccoli e medi operatori nel campo del turismo e del commercio.

Proseguendo nella sua graduale politica di espansione territoriale, la Minileasing ha programmato, a breve termine, l'apertura di una filiale a Mestre destinata ad affiancare quella di Milano per garantire una migliore gestione degli affari nelle regioni dell'Italia nord orientale.

Fisco meno caro all'Italease

L'Italease ha avviato un programma di potenziamento e di decentramento dell'attività di sviluppo con l'insediamento di suoi funzionari a Roma, Bologna, Bari e Milano. Questi «responsabili di zona» forniranno in loco assistenza specialistica ai clienti delle banche popolari ed effettueranno congiuntamente alle banche azioni sistematiche di sviluppo e diffusione del leasing.

Sotto il profilo organizzativo l'Italease ha già messo a punto le procedure necessarie per consentire agli utilizzatori di usufruire della maggiore detrazione IVA 6% prevista dall'articolo 55 della legge 7 agosto 1982 n. 526. In particolare la Italease è in grado già fin d'ora di procedere, su richiesta dei clienti, alla fatturazione anticipata complessiva di tutti i canoni di leasing previsti dal contratto al fine di consentire agli utilizzatori di usufruire compiutamente e rapidamente della consistente agevolazione agli investimenti.

L'Italease ha provveduto anche a divulgare l'interessante opportunità inviando a clienti, fornitori ed associazioni di categoria una circolare esplicativa riguardante le condizioni, le modalità ed i termini per usufruire dell'agevolazione.

Contratti doppi per la Cooperleasing

I programmi di sviluppo del movimento cooperativo hanno trovato in Cooperleasing un valido strumento alternativo per il loro finanziamento. L'attività svolta dalla società si sta sviluppando concretamente: nei primi mesi del 1982, sia per numero che per importo, i contratti stipulati risultano di valore doppio rispetto a quello svolto nell'esercizio precedente.

Gas a Salerno con la Fime Leasing

Venerdì 1° ottobre è stato inaugurato a Salerno, nell'area di sviluppo industriale, lo stabilimento della PGC SpA per la produzione di gas criogenici che la Fime Leasing ha realizzato e ceduto in leasing alla suddetta società appartenente al gruppo che fa capo alla SOL spa.

Su invito dell'imprenditore ha partecipato all'inaugurazione anche il prof. Sandro Petriccione, presidente della Fime e della Fime Leasing, a testimonianza di un rapporto di collaborazione di reciproca soddisfazione per la realizzazione di una unità industriale importante per lo sviluppo economico dell'area.

La nuova unità produttiva alimenterà i fabbisogni dell'industria e dei servizi del Meridione. La realizzazione di tale impianto, tra l'altro, si innesta come elemento indispensabile nella ristrutturazione delle attività dello stabilimento di Salerno della Soc. Vernante Pennitalia che utilizzerà per la produzione del vetro, tecnologie sofisticate implicanti l'utilizzo di azoto prodotto dalla PGC e

distribuito a mezzo gasdotto.

L'investimento di 9 miliardi circa è stato realizzato dalla Fime Leasing in tempi assai brevi (14 mesi circa) in relazione alla complessità dell'operazione, ad ulteriore conferma dell'efficacia della nuova formula Fime Leasing.

La Sud Leasing sbarca in Sardegna

Nel primo semestre 1982 i contratti di leasing stipulati dalla Sud Leasing sono stati oltre 700 a fronte di investimento per circa 40 miliardi, di cui oltre il 40% a tasso agevolato ai sensi della legge 183/76. Le immobilizzazioni a reddito, alla stessa data, hanno raggiunto i 110 miliardi circa (75 miliardi al 31 dicembre 1981).

La struttura della Sud Leasing si è ultimamente allargata con l'apertura della filiale di Reggio Calabria che si affianca a quelle di Bari, Napoli, Pescara, Catania, Palermo e Roma.

Nel corso dell'anno la società ha anche incrementato i rapporti con le associazioni di categoria, stipulando alcune convenzioni con le associazioni industriali ed artigiane del meridione.

Nel quadro dei cordiali rapporti iniziati con il Banco di Sardegna la Sud Leasing ha acquistato recentemente una partecipazione del 5% nella Sarda Leasing. Tale partecipazione si aggiunge a quella del 10% detenuta dalla capogruppo Locafit.

L'Olivetti Leasing risponde a Caffè

Da alcuni giorni la Olivetti Leasing ha avviato una campagna pubblicitaria originale: il messaggio non riguarda l'azienda, ma il leasing. Come mai la società fiorentina, che fa capo alla Olivetti, alla Centro Leasing e alla Fondiaria assicurazioni si fa carico di una pubblicità istituzionale?

La Olivetti Leasing condivide insieme alle altre società aderenti al CSL la convinzione che i vettori strategici a favore del prodotto finanziario leasing sui mercati siano:

— la necessità per tali mercati di disporre di uno strumento a medio termine anche per le piccole e talvolta piccolissime immobilizzazioni;

— l'automatismo, con il quale è impedita la distrazione del finanziamento perché non si somministrano lire ma macchine direttamente, con immediato vantaggio sia dalla parte degli investitori in beni strumentali che dalla parte dei produttori di tali beni;

— la facilità e semplicità dell'operazione come conseguenza di una garanzia molto forte e di una grande suddivisione del rischio, poiché, infatti, la media delle operazioni delle società di leasing iscritte all'ABI è ancora intorno a 40 milioni cadauna. Tutti argomenti questi che con rigore contraddicono la tesi del professore Caffè secondo la quale il leasing sarebbe un fatto con-

giunturale legato alle restrizioni creditizie, che avrebbe come obiettivi essenziali solo vantaggi fiscali o che le società di leasing siano delle allocatrici superficiali di risorse.

Convenzione Locat per l'assicurazione

La Locat di Torino al fine di rendere un sempre miglior servizio alla propria clientela ha stipulato con Sai, Generali, Ras e Toro una convenzione che prevede ampie coperture assicurative contro i rischi di incendio, furto, eventi socio-politici e responsabilità civile da impiego.

Per mantenere inoltre sempre aggiornato il valore dei capitali assicurati per i danni al macchinario (e cioè furto, incendio ed eventi socio-politici) è stata prevista una rivalutazione automatica del 10% annuo.

Per il settore elettronico la garanzia viene prestata nella più ampia forma «all risks» comprensiva anche dei guasti al macchinario. L'innovazione che sarà particolarmente gradita dalla clientela consiste nel fatto che l'onere delle coperture assicurative è a totale carico della Locat, il che si traduce di fatto in una sensibile riduzione del costo effettivo della operazione di leasing nel suo complesso.

Per ragioni tecniche conseguenti alle norme della legge n° 990 sull'assicurazione obbligatoria, è per ora esclusa la copertura della responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione dei veicoli sulle aree pubbliche.

Anche per l'importante settore degli autotrasporti tuttavia la Locat, nell'intento di completare la gamma dei servizi offerti alla clientela, ha allo studio con le sopra citate compagnie di assicurazione un nuovo tipo di accordo che consenta di coprire i rischi della circolazione in analogia con quanto previsto dalla convenzione appena stipulata.

La Reggioleasing agevola i canoni

È stato completamente sottoscritto l'aumento del capitale sociale di Reggioleasing S.p.A. da 1,5 a 5 miliardi. L'operazione si è formalmente conclusa nel mese di luglio. Reggioleasing ha adeguato in questo modo il proprio capitale, ponendolo in equilibrio con i risultati raggiunti nel corrente esercizio. Al 31 agosto 1982 la società aveva concesso in locazione beni per 19 miliardi contro i 4,5 miliardi al 31 dicembre 1981, incassando canoni di locazione per circa 6,5 miliardi.

Anche sul piano territoriale la Reggioleasing sta allargando la propria operatività. Prossimamente costituirà sedi secondarie a Bologna e Milano.

Infine, la società emiliana, in applicazione della legge regionale n. 14 del 2 aprile 1982, ha sottoscritto con la regione una convenzione che consente alle imprese artigiane di effettuare operazioni di locazione finanziaria a canoni agevolati.

PERCHÉ HO SCELTO IL LEASING

Intervista a Franco Lazzi, direttore delle linee automobilistiche F.lli Lazzi

SPENDO MENO PER RINNOVARE GLI AUTOBUS

Da quando il contributo regionale viene fissato in base ai costi d'esercizio la locazione finanziaria è la forma di finanziamento più conveniente e rapida

In tutta la Toscana le linee automobilistiche Fratelli Lazzi sono, più che un'azienda, un'istituzione. Fanno parte della vita privata e sociale di moltissimi toscani da sempre, da quando cioè esiste l'autotrasporto pubblico: la prima linea infatti fu inaugurata nel 1919. Secondo un documento di cui Ferruccio Lazzi, unico titolare delle numerose società che sono sorte attorno all'autotrasporto, va orgoglioso, già nel 1405 un certo Meo de' Lazzi, provvedeva ai trasporti di merci tra Firenze e Piombino.

«Veniamo da molto lontano» dice Franco Lazzi, nipote di Ferruccio e direttore della società «ma quello che ci ha permesso di andare avanti e di superare le mille difficoltà di un'attività come l'autotrasporto è il legame ferreo con la realtà, che ci ha imposto più volte di ridurre, di diversificare, di trasformare la nostra attività».

Gli anni settanta sono stati particolarmente difficili per l'autotrasporto di linea. Penalizzate dall'aumento dei costi dei carburanti, dalla preferenza data dalle amministrazioni a gestioni pubbliche per le linee più redditizie, molte aziende private del settore sono state chiuse, soffocate dalle difficoltà finanziarie.

«Noi abbiamo pensato al leasing» ha detto Franco Lazzi, «di fronte alla necessità di rinnovare il parco macchine (abbiamo sostituito in 10 anni cento pulman su duecento). L'unica soluzione che ci permettesse di superare il gap temporale tra le nostre uscite ed entrate ottenendo anche vantaggi di natura fiscale e di ordine amministrativo».

Dal '76 a oggi la Lazzi ha preso in leasing 26 autobus, con una serie di contratti per un totale di circa 3 miliardi di lire.

Il problema finanziario delle imprese di autotrasporto deriva dal tipo di concessione delle autorità amministrative, che stabiliscono il percorso, gli orari e il prezzo dei biglietti. Le concessioni sono

naturalmente date in base alla necessità di fornire un pubblico servizio a un prezzo «sociale» e non all'economicità dell'impresa.

Per questo motivo, in genere, gli introiti dell'attività coprono nella migliore

«Quando il contributo regionale era fissato in base a criteri diversi da quelli attuali» dice Lazzi, «la scelta tra il leasing e le altre forme di finanziamento non era rilevante, neanche sul piano fiscale. Le cose sono completamente cam-

Una corsa iniziata 60 anni fa

Oggi la Fratelli Lazzi, con 200 mezzi e 600 dipendenti è la seconda azienda di autotrasporti della Toscana (la prima è quella pubblica) e una delle principali aziende private italiane del settore. Negli oltre 60 anni della loro storia i fratelli Lazzi hanno gestito i trasporti interurbani per quasi tutta la Toscana, quelli urbani di Pistoia, Montecatini, Prato e Lucca. Per la loro esperienza pressoché unica nel settore a quell'epoca, furono chiamati nel 1931 a organizzare quelli di Genova e poi nel '34 quelli di Mantova e Ferrara. Durante il periodo dell'autarchia, la necessità di trovare carburante per i loro mezzi, spinse i fratelli Lazzi anche nel settore della ricerca ed estrazione di metano, che ancora oggi estraggono a Porretta, ad Ambrogio e a Mirandola. Poi, dopo la seconda guerra mondiale, lo sviluppo del turismo spostò il loro interesse nel settore delle agenzie di viaggio, nei servizi di traghetto per le isole dell'arcipelago toscano, fino a prendere poi, nel corso degli anni '50, la gestione del Casinò municipale di Venezia. La realizzazione più recente, sempre nel settore turistico, è stata la costruzione e la gestione di un villaggio sul golfo di Barattoli, tra San Vincenzo e Piombino, con una capacità di 1400 posti su 25 ettari di macchia mediterranea. Il nucleo originario di queste numerose attività, che ha preceduto anche la creazione della prima autolinea, è una tenuta agricola modernissima, a Lizzano.

Per la contabilità delle sette aziende che fanno capo a Ferruccio Lazzi c'è un piccolo centro elettronico, acquistato in leasing, naturalmente.

delle ipotesi il 30% dei costi d'esercizio. Il resto viene coperto da un contributo regionale, stabilito di anno in anno. Fino a qualche tempo fa era determinato in base a parametri fissi, ora invece è fissato in base al costo di esercizio. Nel 1982 è stato pari al 70% dei costi sostenuti.

Il contributo pubblico, benché stanziato e fissato ogni anno, viene erogato anche con 24 mesi di ritardo. Di qui la necessità di finanziare con il leasing almeno la parte dei costi relativa al rinnovo delle macchine.

biato da quando il contributo pubblico è legato ai costi sostenuti. Il leasing infatti permette di considerare costo il rinnovo del parco macchine, sia pure con un ammortamento fissato per legge in tre anni e mezzo».

Non è però questo il solo vantaggio del leasing. «Con il leasing si paga praticamente in contanti», dice Lazzi, «e, su un autobus che costa tra 150 e 200 milioni, lo sconto che è possibile ottenere con il pagamento contanti è cospicuo permettendoci di recuperare parte dei costi finanziari dell'operazione».

I SOCI DEL CENTRO STUDI PER IL LEASING

AGRILEASING (Roma)
BARCLAYS LEASING INT. (Milano)
CENTROLEASING (Firenze)
COOPERLEASING (Bologna)
FIME LEASING (Roma)
ITALEASE (Milano)
LAZIOLIS (Roma)
LEASINDUSTRIA (Milano)

LOCAFIT (Milano)
LOCAT (Torino)
MINI LEASING (Roma)
OLIVETTI LEASING (Firenze)
REGGIO LEASING (Reggio Emilia)
SAVA LEASING (Torino)
SPEI LEASING (Roma)
SUD LEASING (Bari)