

numero

5

2008

LA LETTERA DI ASSILEA

rivista di informazione dell'Associazione Italiana Leasing
a cura di Assilea Servizi S.u.r.l.



In questo numero

| | |
|--|----|
| Editoriale Fabrizio Marafini | 3 |
| Classifiche Leasing europee: un gruppo italiano al primo posto nel 2007 Beatrice Tibuzzi | 4 |
| Convegno annuale Leaseurope-Eurofinas Madrid 2008: Navigare attraverso la crisi Andrea Albensi | 6 |
| Convegno annuale Leaseurope-Eurofinas Leasing e Noleggio Auto: il focus di Madrid Andrea Beverini | 12 |
| Il Regolamento di attuazione del Codice della nautica: le novità per il leasing Aniello Raiola | 16 |
| Leasing Pubblico Andrea Albensi | 26 |
| Schede Leasing Agevolato sul sito Danila Parrini | 30 |
| Una prima stima del mercato leasing non coperto dalle statistiche associative Emiliano Bellini | 33 |
| Osservatorio regionale sul Leasing 2007 | 36 |
| I Flussi di Ritorno Anagrafici del Progetto di Validazione delle Anagrafiche BDCR Francesco Pascucci | 38 |
| Recensioni: Operazioni di finanza straordinaria Gianluca Cristofori | 40 |
| Pillole dalla Rassegna Stampa Leasing Emiliano Bellini | 43 |
| Vita Associativa | 46 |
| Riunioni | 47 |
| Circolari | 48 |
| Pareri | 50 |
| Calendario Formazione | 50 |

Allegato al presente numero
L' "Osservatorio Regionale sul Leasing 2007"

Direttore Responsabile: *Fabrizio Marafini*

Coordinatore Editoriale: *Alessio Macrì*

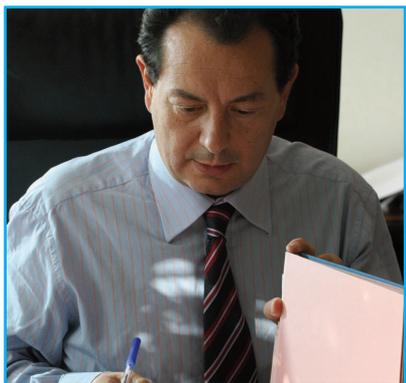
Comitato di Redazione: *Gianluca De Candia, Francesco Pascucci, Beatrice Tibuzzi*

Segreteria di Redazione: *Emanuela Cioci*

Hanno collaborato a questo numero: *Andrea Albensi, Emiliano Bellini, Andrea Beverini, Gianluca Cristofori, Danila Parrini, Aniello Raiola*

Progettazione e realizzazione grafica: **Emporio Grafico** di *Bruno Decker*

Chiuso in redazione il 23 ottobre 2008



Fabrizio Marafini

EDITORIALE

Fasten your seat-belts. Come spesso succede, l'annuncio arriva dopo che della turbolenza tutti si sono accorti. Ma tant'è, l'ufficialità dell'alto-parlante "consolida" la sensazione di instabilità e di incertezza che viviamo.

Quest'anno, la nebbia dell'instabilità e dell'incertezza si tagliava a fette nei convegni internazionali del leasing europeo e americano. Nonostante Wall Street prima e più di tutti, abbia monetizzato in perdite miliardarie la progressiva paura degli investitori, i nostri colleghi americani sono quelli che mostrano maggiore ottimismo sulla possibilità di uscirne fuori: *smaller in number but much stronger in fundamentals.*

Insomma, "saremo di meno, ma più forti", in linea con il loro ammirevole atteggiamento di sentirsi sempre *proud* di sé stessi e di tutto quello che fanno.

Più realistici invece i nostri colleghi europei forse anche perché in molti paesi, come l'Italia e la Spagna, sono già vari mesi che l'incertezza frena gli investimenti ed i consumi.

Eppure, nella nebbia di inazgardabili previsioni e nella diversità delle posture emotive, sia in Europa che negli USA vengono additate le medesime direttrici su cui concentrarsi.

La prima: aumentare gli spread e recuperare redditività al leasing. La rarefazione e la maggiore onerosità dei capitali innalzerà la competizione interna fra i diversi prodotti bancari ed il leasing dovrà dimostrare di essere più redditizio e meno rischioso delle alternative di impiego concorrenti.

La seconda: pre-pararsi ad un aumento graduale, ma progressivo, del "rischio di credito ambientale". Non basterà dunque aumentare i margini e rafforzare la selezione sulla nuova produzione, ma occorrerà focalizzarsi su una più

pronta ed efficace azione di individuazione e gestione proattiva delle posizioni più a rischio di tutto il portafoglio in essere, curando più le relazioni che le transazioni.

Come tutte le indicazioni elementari, sono tanto banali a dirsi quanto complesse da attuarsi. Sottintendono peraltro un abbandono del modello di business basato sulla mera crescita dei volumi che, se non ci fosse stato questo *turmoil* dei mercati finanziari, forse ancora oggi nessuno nel concreto avrebbe avuto il coraggio di rinnegare con azioni impopolari come l'aumento degli spread, il restringimento delle maglie del credito e le conseguenti contrazioni dei volumi di stipulato.

Nel marasma e nello sconcerato generali, gli operatori italiani sono tornati a casa almeno con la conferma della correttezza di quanto avviato già da alcuni mesi all'interno delle proprie aziende. Insomma: siamo sulla buona strada... ma certo l'unica certezza che abbiamo è che sarà una bella salita!

Fabrizio Marafini



Beatrice Tibuzzi

Classifiche Leasing

europee: un gruppo italiano

al primo posto nel 2007

E' stata pubblicata a metà settembre la settima edizione del Ranking europeo del leasing per volumi di stipulato nel 2007

In un anno in cui il mercato Leaseurope è stato pari a 339 miliardi di euro, con un incremento del 12,4% rispetto al 2006, la classifica finale dei maggiori gruppi europei a livello consolidato mostra al primo posto, per la prima volta, un gruppo italiano: Unicredit Group, con un volume complessivo stipulato in Europa di quasi 15 miliardi di euro di nuovi contratti leasing. Seguono in classifica i due gruppi francesi: BNP Paribas Equipment Solution (12,6 miliardi) e SG Equipment Finance (10,0 miliardi). Nel gruppo delle "top 10" rientra anche l'italiana Leasint, che dopo l'integrazione fra Intesa e San Paolo, figura all'ottava posizione con un volume di nuovi contratti di 6,8 miliardi

di euro. All'11° posizione troviamo il Gruppo bancario Banca Italease con 5,8 miliardi di euro. Banca Agrileasing occupa il 27° posto con un volume di nuovi contratti superiore ai 2,6 miliardi. Fra le italiane, chiude il gruppo delle prime 30 (di cui alla tab. 1) la SBS Leasing anche se, a seguito della fusione con BPU Esaleasing, nel 2008 il nuovo player italiano così risultante (UBI LEASING) si andrà presumibilmente a posizionare più in alto nella graduatoria sia italiana che europea.

Guardando ai competitors esteri, i due grossi gruppi francesi sopra citati sono seguiti in quarta posizione dalla lussemburghese Fortis Lease. Troviamo poi due importanti

gruppi olandesi fra le "prime 10": ING Leasing e De Lage Landen, rispettivamente in quinta e nona posizione. Il Regno Unito, pur confermandosi il primo Paese in termini di stipulato leasing, vede un solo gruppo inglese nella parte alta della classifica: la Lombard, in sesta posizione. Tale società, che negli ultimi quattro anni figurava al primo posto nella classifica europea - fin dalla prima rilevazione, relativa al 2003 - ha visto nell'ultimo anno una flessione dello stipulato vicina al 30%. A chiudere le restanti posizioni della classifica delle "top 10" troviamo due importanti gruppi tedeschi: la Deutsche Leasing e la Volkswagen Leasing, rispettivamente in settima e decima posizione in

classifica. La classifica europea completa ufficiale è scaricabile, oltre che dal sito Leaseurope, anche nella parte riservata del sito Assilea, nella sezione “Servizi riservati - Statistiche - Download - Ranking Leaseurope”. La quota di mercato complessivamente rappresentata in tale rilevazione si avvicina al 63% dello stipulato censito dalla Federazione europea. I dati delle 100 società di leasing che vi sono riportati sono stati raccolti e inviati, per l'Italia, da Assilea sulle prime 15 Associate e direttamente dalle singole società e gruppi nazionali per la maggior parte degli altri Paesi. Tale classifica evidenzia una concentrazione del 41% dell'intero mercato europeo nelle prime 20 posizioni.

A margine della classifica delle prime 100 società di leasing europee, è stata riportata quest'anno anche una classifica dei primi 10 operatori in termini di volumi di nuovo stipulato fuori dell'Europa, su cui - come noto - nessun player italiano attualmente opera. Leader indiscusso di questo mercato risulta il gruppo De Lage Landen, con oltre 5 miliardi di euro di stipulato nel 2007 al di fuori dell'area europea.

| Posizione in classifica | Nome del gruppo o società di leasing | Paese d'origine | Numero di contratti stipulati in Europa | Volume dello stipulato leasing nel 2007 (in migliaia di euro) |
|-------------------------|--|-----------------|---|---|
| 1 | UniCredit Group | Italia | 179.514 | 14.889.353 |
| 2 | BNP PARIBAS Equipment Solution (BNP Paribas Lease Group (incl Arius and Artegy) & Arval) | Francia | 439.066 | 12.614.286 |
| 3 | SG Equipment Finance | Francia | 152.962 | 10.052.552 |
| 4 | Fortis Lease Group | Lussemburgo | 248.920 | 8.976.000 |
| 5 | ING Lease Holding | Olanda | - | 8.898.095 |
| 6 | Lombard | Regno Unito | 147.195 | 8.640.736 |
| 7 | Deutsche Leasing | Germania | 86.928 | 7.795.000 |
| 8 | Leasint SpA | Italia | 24.917 | 6.804.232 |
| 9 | De Lage Landen | Olanda | 240.744 | 6.522.274 |
| 10 | Volkswagen Leasing GmbH | Germania | 280.335 | 6.386.423 |
| 11 | Gruppo bancario Banca Italease | Italia | 38.630 | 5.872.930 |
| 12 | Crédit Agricole Leasing | Francia | 112.965 | 5.038.793 |
| 13 | Raiffeisen-Leasing GmbH | Austria | 84.966 | 4.859.551 |
| 14 | CommerzReal AG | Germania | 14.744 | 4.790.034 |
| 15 | Lloyds TSB Asset Finance | Regno Unito | 352.557 | 4.688.693 |
| 16 | LeasePlan Corporation N.V. | Olanda | 245.577 | 4.680.519 |
| 17 | VR-LEASING AG | Germania | 154.920 | 4.678.300 |
| 18 | Nordea Finance Companies, Specialised Financial Services | Svezia | 173.106 | 4.620.629 |
| 19 | SANTANDER GROUP | Spagna | 68.689 | 4.280.291 |
| 20 | BANK OF SCOTLAND DEALER FINANCE | Regno Unito | 296.000 | 4.072.338 |
| 21 | OJSC "VTB-Leasing" | Russia | 334 | 3.834.204 |
| 22 | LBBW Leasing | Germania | 49.564 | 3.680.611 |
| 23 | KG Allgemeine Leasing GmbH & Co. | Germania | 49 | 3.350.561 |
| 24 | KBC Lease | Belgio | - | 3.321.785 |
| 25 | RCI BANQUE | Francia | 217.003 | 3.294.854 |
| 26 | HYPO Group Alpe Adria Leasing | Austria | 50.189 | 3.187.915 |
| 27 | Banca Agrileasing SpA | Italia | 16.621 | 2.671.160 |
| 28 | Siemens Financial Services GmbH | Germania | 102.051 | 2.398.318 |
| 29 | LICO LEASING S.A.; E.F.C | Spagna | 20.500 | 2.255.408 |
| 30 | SBS Leasing SpA | Italia | 11.414 | 1.864.673 |

Fonte: Leaseurope



Andrea Albeni

Convegno annuale Leaseurope-Eurofinas Madrid **2008**: Navigare attraverso la **crisi**

Con un tempismo fuori dal comune, il Convegno Annuale di Leaseurope-Eurofinas, tenutosi dal 5 al 7 ottobre a Madrid, si è andato ad inserire proprio nell'occhio del ciclone della crisi finanziaria più pesante da quella del '29... il tema principale non poteva che essere quello di come uscirne

L'edizione 2008 del Convegno annuale di Leaseurope - Eurofinas - co-organizzata dalle Associazioni spagnole ASNEF, AEL, AER e FENEVAL¹ - si è tenuta dal 5 al 7 ottobre a Madrid.

Il clima mite ha permesso alla numerosa delegazione italiana di scoprire nel week-end le bellezze della capitale spagnola: il Palazzo Reale, la Plaza Mayor, Puerta del Sol ed il famigerato Museo del Prado. Il clima che si respira nelle

strade, nelle piazze e nei locali non è quello teso, nervoso e cupo che si respira in Italia. La gente sembra essere più serena ed il futuro sembra fare meno paura. Forse sono solo sensazioni approssimative o proiezioni dettate dal nostro inconscio. Forse. Di sicuro però un viaggio in taxi costa la metà, la metropolitana offre un servizio impeccabile in quanto a puntualità, pulizia e diffusione e con 10 euro si riesce ancora a mangiare più che discretamente. Vogliamo parlare dei treni? Meglio di no, il

confronto sarebbe impietoso... Per fortuna qualcosa ci accomuna anche nel male: sabato sera giocava il Real Madrid in casa, nel prestigioso Santiago Bernabeu, ed il traffico è impazzito! Dai 20 minuti previsti in programma, ci son voluti quasi tre quarti d'ora a raggiungere la location - La Quinta de Jarama - scelta per il *Welcome Cocktail*.

Il *leitmotiv* della Convention di quest'anno è stato - *ça va sans dire* - la crisi finanziaria. Del resto, il titolo "*Navigating through change*" lasciava già

¹ Asociación Nacional de Establecimientos Financieros de Crédito (ASNEF), Asociación Española de Leasing (AEL), Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor (FENEVAL).



presagire quali sarebbero stati i principali argomenti. Con il suo intervento introduttivo, il Presidente di Leaseurope **John Bennett** (Managing Director di Bank of America, Global Vendor Finance) ha fatto più che altro gli onori di casa ed ha cercato di introdurre un elemento di ironia nella triste situazione economica attuale (motivo della crisi?: “*too many banks and not enough oil!*”).

Emilio Ontiveros Baeza, Professore di Economia all’Università Autonoma di Madrid, è subito entrato nel

vivo delle turbolenze finanziarie e lo ha fatto, con una espressione calcistica, con un intervento a gamba tesa: per lui infatti tutti i dati macroeconomici della crisi e le caratteristiche “sociali” (confusione, paura ed incertezza) che la permeano, lasciano presagire forti punti di contatto con quanto accadde nel ‘29. Come ne usciamo? Sicuramente con l’aiuto degli Stati che devono offrire garanzie illimitate di liquidità, stimoli fiscali, salvataggi e nazionalizzazioni. Il tutto ovviamente operato su scala internazionale e con il massimo coordinamento possi-

bile tra tutte le autorità coinvolte. L’intervento del Professore si è chiuso con una frase quasi profetica che è apparsa sui monitor della sala: ***Finance will never be the same!***

Qualcuno potrebbe anche pensare che il modello di business del leasing sia noioso, ma qualche volta “noioso è bello”, soprattutto se serve a rendere felici le autorità di vigilanza. Così il presidente Bennett ha introdotto il relatore successivo: **José María Roldán**, Direttore Generale della Banca di Spagna. Il rappresentante dell’autorità di vigilanza spa-

gnola ha evidenziato nel suo intervento l'atteggiamento irrazionale della reazione del mercato, in cui si è passati da una situazione di "nessun costo per il rischio di credito" ad una invece di "rischio di credito estremamente alto", se non addirittura potenzialmente illimitato. Parte delle responsabilità dell'attuale situazione sono anche delle autorità pubbliche, ma sono soprattutto le banche e gli intermediari finanziari a dover imparare una lezione importantissima: si possono forse gabbare le autorità di vigilanza, ma non si può prendere in giro il mercato. Sibillino? No, tutt'altro. Roldán si riferiva infatti in modo assai chiaro ed esplicito alla tendenza del sistema finanziario che negli ultimi anni ha cercato forme alternative e strategie finanziarie per evitare o aggirare gli stretti paletti posti dai *regulators*. Pur non volendosi imbarcare in una crociata contro la finanza innovativa, Roldán ritiene però che sia arrivato il momento di distinguere le varie tipologie di prodotti e di limitare fortemente quelli più complessi in quanto potenzialmente tossici. Altro tema su cui è necessario un intervento strutturale è quello del siste-

ma contabile, in cui c'è stato ultimamente troppo spazio all'utilizzo di modelli. La chiave di lettura per uscire dalla crisi sarà però una maggiore e migliore cooperazione interna-

“ Altro tema su cui è necessario un intervento strutturale è quello del sistema contabile, in cui c'è stato ultimamente troppo spazio all'utilizzo di modelli. La chiave di lettura per uscire dalla crisi sarà però una maggiore e migliore cooperazione internazionale, forse l'elemento finora mancante o, quanto meno, più debole ”

zionale, forse l'elemento finora mancante o, quanto meno, più debole. Gli interventi della mattina sono continuati con una analisi del mercato del leasing in Europa; e quale modo migliore di introdurre tale tema se non una testimonianza di ciò che succede negli

Stati Uniti? Non solo infatti l'economia americana determina una notevole influenza su quella europea, ma, più in particolare, nel settore del leasing tutto quello che accade negli USA si ripete nel giro di 4-5 anni anche in Europa. William Verhelle, presidente della American Equipment Leasing and Finance Association (ELFA), ha innanzitutto spiegato come l'attuale situazione statunitense sia dovuta ad un insieme di fattori quali il prezzo del petrolio, le prossime elezioni americane, la guerra in Irak e i danni causati dagli uragani. Gli effetti di tutto ciò si sono riverberati sul crollo del mercato immobiliare prima, e poi, a cascata, sulla crisi dei sub-prime, la crescente sfiducia nelle agenzie di rating fino ad arrivare all'attuale irrigidimento del mercato interbancario. Cosa ci dobbiamo aspettare? Un (auspicabile) aumento dei margini, una modifica degli Accounting Standards ed un giro di vite da parte delle autorità di vigilanza. A seguire, Jacqueline Mills - Senior Adviser di Leaseurope - ha fornito una aggiornata ed esaustiva carrellata di dati relativi all'andamento del mercato del leasing in Europa: nel 2007 il tasso di crescita del



leasing (per volumi) è stato del 12,4% rispetto all'anno precedente, contro il 4,5% degli US ed il - 9,1% del Giappone. Nel mercato europeo il tasso di crescita più alto è stato quello dei paesi dell'area dell'Europa Centrale ed Orientale (+50,1%), seguito da Spagna-Grecia-Portogallo (+16,7%). Il livello di penetrazione del leasing nel 2007, nei paesi appartenenti a Leaseurope, è stato poco più del 20%. Per quanto riguarda la clientela, il settore privato ha inciso per il 78%, mentre solo per il 3% il pubblico. Dal lato della concentrazione del mercato è emerso che le prime 20 società di leasing europee fanno poco più

del 40% in termini di volumi, con il peso delle banche che è in costante aumento, soprattutto tra i *top player* del mercato. Una analisi sui canali di distribuzione ha fatto emergere poi un incremento dell'utilizzo di intermediari e *vendors*, a scapito principalmente dei canali diretti; costante, e comunque molto utilizzato, il canale bancario.

Dopo tutti questi dati, ha avuto luogo un interessante Panel dedicato ad una più attenta analisi delle sfide e delle opportunità per le società di leasing europee, a cui ha partecipato **Massimiliano Moi**, CEO di UniCredit Global

Leasing, il quale ha giustamente posto in evidenza il tema dello spread: uno dei vantaggi della crisi finanziaria per l'industria del leasing potrebbe proprio essere quello di porre fine ad una, peraltro poco comprensibile, guerra dei prezzi che ha in passato caratterizzato il mercato, a favore di una politica di *pricing* più lungimirante.

Nel pomeriggio è stato affrontato un tema di grande interesse per il settore del leasing, soprattutto per i potenziali sviluppi di mercato: il **leasing pubblico**. Sarebbe stato veramente utile e costruttivo avere un aggiornamento sui modelli di business negli altri paesi, su come viene costruita un'operazione di leasing con la pubblica amministrazione, quali contrappesi vengono utilizzati per "alleggerire" la società di leasing dalle responsabilità tipiche del costruttore in caso di leasing immobiliare pubblico *in costruendo*, quali forme giuridiche e quali rapporti legano la banca alla società di costruzioni, eventuali cornici normative o regolamentari. Purtroppo però la sessione si è rivelata assai deludente, nonostante i tentativi del moderatore (**Krzysztof Bielecki**,



Managing Director di ING Lease Holding) di ravvivare il dibattito. Dall'intervento di **Martin Starck** (Managing Director di LBBW Leasing) è emerso che in Germania nel 2007, su 36 mld di euro di investimenti pubblici, appena 1,2 mld sono stati finanziati in leasing, a fronte di una penetrazione del leasing nel settore commerciale del 18%. Ciò a conferma delle enormi potenzialità - finora

inespresse - dell'istituto. Al fine di sfruttare tutte le potenzialità, gli operatori dovranno offrire qualcosa di più di un mero finanziamento: le società di leasing dovranno infatti offrire un pacchetto di servizi in grado di liberare la PA dalle incombenze gestionali del bene oggetto dell'operazione di leasing. La struttura che porta alla realizzazione di una scuola in leasing, ad esempio,

prevede la costituzione di una società veicolo che gestisce i rapporti tra la banca, la società di leasing ed il costruttore, ed intrattiene i rapporti contrattuali e gestionali con la pubblica amministrazione. A parole potrebbe sembrare una macchina perfetta, ma chi non è proprio un neofita della materia sa che dietro ad ogni rapporto si nascondono infiniti potenziali problemi che, nella relazione così come nel dibattito, non sono stati minimamente affrontati.

L'intervento successivo di **Mieczyslaw Groszek** (President & CEO di BRE Leasing) non ha aggiunto molto alla discussione, se non un *overview* sulle prospettive (ottime!) del leasing pubblico in Polonia dove nei prossimi 4-5 anni gran parte dei governi locali dovranno effettuare forti investimenti (4,5 mld € nella sola Varsavia) soprattutto nel settore immobiliare e nelle infrastrutture.

L'ultima sessione pomeridiana del primo giorno ha riguardato il tema dell'Asset Management nel settore del leasing. **Terese Kramer** (Vice President di CoActiv Capital Partners) ha sottolineato l'importanza di comprendersi prima di tutto

sul linguaggio: termini come “asset management”, “equipment management”, “market value” e “residual value” possono prestarsi ad essere declinati in modi radicalmente opposti a seconda del contesto in cui ci si trova, con conseguenti incomprensioni potenzialmente molto pericolose. In questo campo c'è la consapevolezza della necessità di creare standard uniformi, che però al momento non possono ancora considerarsi accurati. Anche per questo motivo viene consigliato l'utilizzo di matrici e di modelli matematici. **Piero Biagi**, General Manager di Nolé, ha quindi introdotto il tema delle possibili strategie di Asset management: in alternativa ad una gestione della funzione attraverso specialisti interni alla struttura (specialmente nelle società più grandi e nelle *captives*) è possibile utilizzare delle risorse in *outsourcing* (principalmente nello strumentale e nelle società di leasing c.d. “generaliste”). In quest'ultimo caso si ottiene il risultato di trasformare il rischio-bene in un rischio-controparte, un tipo di rischio con cui la maggior parte delle società di leasing, soprattutto generaliste, si trovano sicuramente più a loro agio.

La serata di **Gala** si è tenuta quest'anno nel **Casino de Madrid**, che - per la delusione di alcuni delegati - non è un vero e proprio Casinò ma un elegantissimo club fondato nel 1836 e dichiarato monumento

“ La seconda giornata di lavori si è aperta con una sessione sul tema del **Credit risk management**. Anche in questo caso il livello degli interventi - focalizzati più a fare pubblicità alla società di consulenza o allo studio legale di appartenenza che a dare un reale contributo ed un valore aggiunto alla **Convention** - non è sembrato all'altezza delle aspettative ”

di interesse culturale nel 1993.

La seconda giornata di lavori si è aperta con una sessione sul tema del **Credit risk management**. Anche in questo caso il livello degli interventi - foca-

lizzati più a fare pubblicità alla società di consulenza o allo studio legale di appartenenza che a dare un reale contributo ed un valore aggiunto alla **Convention** - non è sembrato all'altezza delle aspettative.

Come di consueto, prima dei saluti, c'è stato l'intervento a carattere motivazionale, quest'anno curato da **Ellis Watson** (Managing Director di Menzies Distribution) il quale si è soffermato sull'importanza del fattore umano e della passione come elementi utili per differenziarsi dai *competitors*.

Subito dopo il passaggio di consegne con l'edizione 2009 che si terrà a Praga, il Segretario Generale di Leaseurope **Tanguy van de Werve** ha quindi chiuso i lavori del convegno.



Andrea Beverini

Convegno annuale Leaseurope-Eurofinas

Leasing e Noleggio Auto: il focus di Madrid

Nonostante il calo delle immatricolazioni e i venti di crisi che soffiano da tutte le direzioni gli operatori del leasing e del noleggio affilano le unghie per far sentire il peso del comparto presso le istituzioni comunitarie e nazionali

A seguito della fusione con Ecatra, i Convegni di Leaseurope propongono ai partecipanti una molteplicità di temi da discutere, all'interno dei quali l' "Automotive" ha ormai ampio spazio, sia nei riferimenti specifici nelle trattazioni generali, sia nelle sessioni dedicate ad hoc al settore delle quattro o più ruote. In tal senso, il Convegno è stato anzitutto un'occasione per poter aggiornare gli intervenuti sulle attività di lobby effettuate a livello UE tramite l'Automotive Steering Group (ASG), commissione formata in seno a Leaseurope, di cui anche Assilea è parte attiva, che tratta esclusivamente temi legati al mondo dell'auto.

Tanguy van de Werve - General Director Leaseurope ha in particolare rimarcato la necessità di ottenere dalle Associazioni Nazionali dati statistici aggiornati e completi sui comparti del leasing e del Noleggio auto indispensabili per poter svolgere al meglio l'attività presso la Commissione.

A conferma di ciò **Vincent Rupied** - International Director, Corporate Vehicle Observatory di Arval e Presidente dell' ASG di Leaseurope ha ricordato che attualmente Leaseurope, grazie alle associazioni che ne fanno parte, rappresenta un parco circolante di 12,3 milioni di autoveicoli (più del 35%

delle nuove immatricolazioni europee) e di 3,6 milioni di veicoli industriali.

La Federazione è attualmente impegnata a sostenere il rinnovo della Block Exemption Regulation (EC No 1400/2002) previsto per il 2010, che offre la possibilità al settore dell'auto di operare con diversi format distributivi, consente di operare in multibranding, ossia di distribuire veicoli di marchi diversi senza avere necessariamente un mandato monomarca, protegge il mercato parallelo e l'indipendenza dei dealer.

La Block Exemption Regulation al momento offre alcuni vantaggi alle società di noleggio

(sia a lungo che a breve termine) e di leasing operativo che assumono in proprio i rischi commerciali, operativi e finanziari del veicolo e dell'operazione, consentendo loro di sfruttare al meglio la maggior competizione e di ottimizzare l'offerta dei diversi servizi. La possibilità di prorogare l'odierna versione della Block Exemption Regulation è in fase di discussione presso la Commissione Europea; in caso di mancato rinnovo si prevede il rilancio della precedente Umbrella Block Exemption Regulation (EC No 2790/1999) che potrebbe causare un indebolimento del potere contrattuale delle società di noleggio e leasing nei confronti dei costruttori, fino a ridurre il livello di competizione raggiunto anche nel settore dei riparatori (indipendenti vs autorizzati). Sono stati inoltre presentati i risultati di una ricerca effettuata su 4000 Fleet Manager dal Corporate Vehicle Observatory di Arval relativamente all'iniziativa dello IASB e del FASB di voler assoggettare le operazioni di noleggio-flotte ai metodi di contabilizzazione IAS 17 "the right of the use model" entro giugno del 2011. Secondo il campione intervistato l'assog-

gettamento allo IAS ridurrebbe l'interesse del leasing operativo che invece di essere trattato come una spesa corrente, verrebbe capitalizzato fra gli asset e le passività del locatario. In pratica questo cambiamento potrebbe causare seri problemi commerciali all'industria del noleggio e del leasing operativo e comporterebbe anche un considerevole danno per la stessa clientela che utilizza oggi questo strumento anche per motivi di semplicità di gestione e di contenimento dei costi relativi. "The end of simplicity" l'inciso finale di Rupied.

Fra gli altri interventi in tema di auto, si è segnalato anche quello di **John Lewis** - Director General, British Vehicle Rental and Leasing Association (BVRLA) che forte dell'esperienza empirica tratta dai propri 750 associati con parco circolante complessivo pari a circa 2,6 milioni di veicoli e un numero di noleggi tra privati e corporate pari a 12 milioni ha presentato il codice di comportamento che deve essere osservato dalle parti coinvolte in un contratto di noleggio nel settore del Rent A Car. Una sorta di promessa al cliente relativamente alla qualità,

sicurezza e trasparenza del servizio offerto. L'aspetto più interessante del codice è il coinvolgimento diretto dell'Associazione BVRLA che offre assistenza gratuita nella soluzione di reclami da parte della clientela delle proprie associate verso le stesse. In questo modo l'Associazione assume un ruolo di facilitatore e garante delle prestazioni offerte, raggiungendo l'obiettivo di "protect the reputation of the industry".

Yvon Pouhaer - Managing Director, Clovis Location si è invece soffermato sull'annosa questione della liberalizzazione del noleggio dei trucks. Dopo aver ripercorso i vantaggi scaturibili da operazioni di noleggio trucks, Pouhaer ha focalizzato l'attenzione sulla impossibilità di poter accedere a mercati importanti come quello italiano e spagnolo nei quali il noleggio di tali mezzi non è ancora consentito a causa di legislazioni troppo restrittive. La speranza degli operatori comunitari è che una forte attività di lobby possa intervenire e permettere l'apertura a nuovi mercati garantendo regole uniformi per l'accesso alla professione e l'accesso al mercato.



MADE IN LEASING.

IL LEASING AIUTA L'ECONOMIA ITALIANA A CRESCERE.

Dietro ogni prodotto Made in Italy ci sono macchinari, attrezzature, autoveicoli, uffici, capannoni, impianti ed ogni genere di beni produttivi acquisiti dalle imprese nazionali grazie al leasing. Oggi il leasing:

- acquista ogni anno per il sistema Italia circa 50 miliardi di euro di beni strumentali;
- è la soluzione finanziaria preferita dal 50% delle piccole e medie imprese;
- rappresenta il 50% dei finanziamenti a medio termine alle imprese;
- rappresenta il 50% dei finanziamenti per l'acquisto di immobili strumentali.



Aniello Raiola

Il Regolamento di **attuazione** del Codice della nautica: le novità per il **leasing**

Dopo quasi tre anni di lavori preparatori è nato il secondo pilastro della normativa italiana sulla nautica da diporto, il regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29/7/2008, n. 146, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 22 settembre scorso). L'articolo 65 del Codice della nautica da diporto aveva attribuito al Ministero dei trasporti, ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, la delega ad adottare un regolamento ministeriale, al fine di disciplinare secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi varie materie:

- determinate procedure amministrative inerenti alle unità da diporto e, in particolare, le modalità di iscrizione delle navi da diporto e delle imbarcazioni autoco-

struite, l'esecuzione della pubblicità, i trasferimenti di iscrizione, il rinnovo dei documenti di navigazione, la cancellazione delle unità dai registri, il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanea;

- patenti nautiche e, in particolare, i nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il loro conseguimento, vale a dire l'individuazione di alcune categorie di disabili cui riservare la patente per la direzione nautica delle unità da diporto;
- sicurezza della navigazione per tutte le unità da diporto e, in particolare, per quelle adibite al noleggior e al diving.

Per il Regolamento era previsto il concerto con altre otto Amministrazioni: economia e finanze, giustizia, difesa, sviluppo economico, comunicazioni (oggi accorpate nello svi-

luppo economico), lavoro e salute, istruzione e rapporti con le Regioni. Detta fase di concertazione si è dimostrata oltremodo faticosa ed ha assorbito da sola circa un anno, soprattutto con l'allora Ministero della salute per la materia delle patenti nautiche. Inoltre, il provvedimento ha subito doppio parere del Consiglio di Stato: il primo in data 17 settembre 2007, con cui tale organo consultivo ha espresso una pronuncia solo interlocutoria ovvero ha dichiarato di non avere obiezioni sostanziali da muovere all'impianto complessivo dell'articolato, ma ha formulato al contempo diversi rilievi formali e di *drafting* normativo; il secondo in data 31 marzo 2008, con cui ha licenziato favorevolmente il testo, seppure con alcune osservazioni tese a migliorarlo ulteriormente. Il provvedimento, che si compone di 94 articoli e 11 allegati, è suddiviso in quattro titoli.

Il Titolo I affronta le problematiche attinenti alla semplificazione dei procedimenti amministrativi in materia di: uso commerciale, unità in leasing, iscrizione delle navi da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, pubblicità navale, trasferimento di iscrizione, cancellazione dai registri, perdita di possesso, rinnovo della licenza di navigazione e autorizzazione alla navigazione temporanea.

Il Titolo II contempla la materia delle abilitazioni per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto.

Il Titolo III disciplina la materia della sicurezza della navigazione e delle unità da diporto (natanti, imbarcazioni e navi da diporto), nonché di quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

L'ultimo Titolo (Titolo IV) detta disposizioni complementari e finali, ivi compresa l'abrogazione di sei fonti regolamentari.

Infatti, il Regolamento va a sostituire, abrogandole, ben sei fonti che coesistevano con il Codice della nautica, vale a dire quattro regolamenti in

materia di sicurezza della navigazione (D.M. 8/8/77, recante le direttive per l'effettuazione delle visite di accertamento ai fini dell'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto; D.M.

“ Il Titolo I affronta le problematiche attinenti alla semplificazione dei procedimenti amministrativi in materia di: uso commerciale, unità in leasing, iscrizione delle navi da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, pubblicità navale, trasferimento di iscrizione, cancellazione dai registri, perdita di possesso, rinnovo della licenza di navigazione e autorizzazione alla navigazione temporanea ”

19/11/92, n. 566, recante il regolamento sull'autorizzazione alla navigazione temporanea delle unità da diporto;

D.M. 21/01/94, n. 232, recante il regolamento di sicurezza per le navi da diporto; D.M. 5/10/99, n. 478, recante il regolamento di sicurezza per i natanti e le imbarcazioni da diporto) e due regolamenti in materia di patenti nautiche (D.M. 5/7/94, n. 536, recante il regolamento sul comando e sulla condotta delle unità da diporto da parte di coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo e D.P.R. 9/10/97, n. 431, recante il regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche).

Come si ricorderà, il Codice, a sua volta, aveva abrogato otto articoli del codice della navigazione, dodici articoli dei relativi regolamenti di esecuzione, l'intera legge n. 50/1971 sulla navigazione da diporto e successive modifiche, la legge n. 498/1994, il decreto legislativo n. 436/1996 e altri sette articoli di leggi varie contenenti isolate disposizioni sulla nautica da diporto.

In merito alla completezza del sistema, occorre precisare che Codice e Regolamento non contengono proprio tutta la produzione normativa sulla nautica.



I titoli professionali del diporto per le unità adibite al noleggio e per le navi da diporto, in considerazione della specialità della materia del lavoro a bordo, restano disciplinati da apposito regolamento approvato con decreto ministeriale 10 maggio 2005, n. 121.

Inoltre, l'articolo 1 del Codice della nautica rimarca pruden-

temente il legame con il codice della navigazione (*“Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione... e le relative norme attuative”*).

Quindi, se, da un lato, la nautica da diporto possiede il proprio sistema normativo *ad hoc*, dall'altro il codice della navigazione rimane la legge generale in materia di navigazione che si espande nel diporto laddove manchino disposizioni di siffatto speciale sistema normativo, cioè la legge generale in grado di colmare le lacune del Codice della nautica, delle leggi, dei regolamenti e degli usi di riferimento in materia di navigazione da diporto.

Quanto ai citati titoli II e III, basterà ricordare che essi - nel riprodurre sostanzialmente i contenuti del D.P.R. 9/10/97, n. 431 (regolamento sulle patenti nautiche) e dei decreti ministeriali 5/10/99, n. 478 (regolamento di sicurezza per le imbarcazioni e i natanti da diporto) e 21/1/94, n. 232 (regolamento di sicurezza per le navi da diporto) - contengono le seguenti principali innovazioni:

- disciplina della patente di categoria C - riservata ai soggetti portatori di determinate patologie¹ - per la direzione

¹ Le patologie che consentono - se giudicati idonei dalla commissione medica locale - il conseguimento della patente in esame sono: alterazioni anatomiche o motorie invalidanti in uno o più arti; encefalite, sclerosi multipla, miastenia grave o malattie del sistema nervoso, associate ad atrofia muscolare progressiva o disturbi miotonici; malattie del sistema nervoso periferico; postumi invalidanti di traumatismi del sistema nervoso centrale o periferico.

ne nautica dei natanti e delle imbarcazioni da diporto (art. 27), intendendo per direzione nautica il compimento di tutte le operazioni decisionali nelle quali si sostanzia il comando di un'unità, che possono non comprendere le azioni manuali relative al comando stesso. Con la dizione "direzione nautica", in definitiva, si vuole significare che il comando di un mezzo nautico si concretizza in un processo decisionale ed intellettuale, dal quale esulano le semplici operazioni manuali che ben possono essere delegate ad altra persona non abilitata presente a bordo. Infatti, il patentato di categoria C necessita della presenza a bordo di almeno un'altra persona di età non inferiore ai 18 anni, idonea a svolgere le funzioni manuali necessarie per la conduzione del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempre che l'unità sia munita di dispositivo elettronico in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;



- in materia di comando di unità da diporto da parte di stranieri in acque italiane (art. 34), limitazione ai soli cittadini degli Stati membri dell'Unione europea della facoltà di comandare unità da diporto senza abilitazione, quando nel Paese di origine tale abilitazione non sia prevista (facoltà prima riconosciuta a tutti gli stranieri). Inoltre, il comma 2 della norma in esame, che ha riguardo alle imbarcazioni/navi da diporto iscritte in

registri stranieri, circolanti in acque territoriali italiane e condotte da cittadini stranieri o cittadini italiani residenti all'estero, devolve la relativa regolamentazione sull'obbligo di patente alla legge di bandiera dell'unità. Resta fermo che gli stranieri e i cittadini italiani residenti all'estero possono comandare (in acque italiane) unità iscritte in Italia o natanti con patente nautica del Paese di appartenenza e che per i cittadini italiani non residenti

all'estero l'obbligo della patente nautica è regolato dalla legge italiana, anche se comandano unità di bandiera straniera;

- istituzione dell'identificativo SAR per i natanti da diporto (art. 49), che consente l'identificazione ai soli fini di ricerca e soccorso in mare delle unità da diporto non immatricolate. La norma dà facoltà (non si tratta di obbligo) ai proprietari di detti mezzi nautici di richiedere al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto l'attribuzione di un numero identificativo preceduto dalla sigla ITA, che, come specificato al comma 3, non determina alcuna certificazione della proprietà, permettendo, invece, l'inserimento delle caratteristiche principali del natante e delle generalità del dichiarante in un'apposita banca dati gestita dal Comando generale e da istituirsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- rinnovo dei certificati di sicurezza delle imbarcazioni da diporto direttamente a cura degli organismi tecnici

(artt. 50, comma 5, e 57, commi 3 e 4). Con la nuova disposizione, non è più necessario far trascrivere a cura dell'autorità marittima l'esito dell'accertamento compiuto dall'organismo tecnico. Ai fini della necessaria vigilanza sul corretto espletamento delle visite in questione, l'organismo tecnico deve, però, comunicare, con almeno 48 ore di anticipo, le visite periodiche da effettuare all'autorità marittima del luogo delle stesse, autorità che può - quando ritenuto o a campione - intervenire, tramite proprio rappresentante, all'esecuzione della visita ovvero verificarne la conformità al termine;

- introduzione di specifiche norme di sicurezza per le unità da diporto impiegate in attività di noleggio (artt. da 78 a 89). L'obiettivo è quello di creare un complesso di regole di sicurezza autonomo e distinto da quello disciplinante la navigazione da diporto pura e semplice, sì da determinare un sistema che garantisca l'idoneità delle unità all'attività di noleggio, attività che, al di

là delle differenze di ordine giuridico, è simile a quella del trasporto di persone e che, per tale ragione, richiede un innalzamento del livello di attenzione per i profili di sicurezza. Infatti, l'articolo 82 istituisce un apposito certificato di sicurezza (certificato di idoneità al noleggio) per tutte le unità in parola (non solo imbarcazioni e navi, ma anche natanti da diporto), rilasciato e rinnovato ogni tre anni a seguito di specifiche visite degli organismi tecnici. Poi, l'articolo 88 prescrive i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza che dette unità devono avere a bordo, fissandole a priori (cioè, indipendentemente dalla navigazione effettivamente svolta e dal numero di persone presenti a bordo) al contrario dell'impostazione adottata per le imbarcazioni da diporto comuni, per le quali, come noto, i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza obbligatorie variano in relazione ai due citati fattori. Infine, l'articolo 89 fissa il numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle imbarcazioni/navi da diporto adibite al noleggio²;

² I criteri presi in considerazione dal citato articolo sono tre: numero di passeggeri trasportati (imbarcazioni con più di sei passeggeri = due persone di equipaggio), lunghezza (imbarcazioni di lunghezza superiore a 18 metri = due persone di equipaggio) e tipologia dell'unità (navi da diporto = tre persone di equipaggio).

- introduzione di norme di sicurezza per le unità da diporto impiegate nel diving (artt. 90 e 91). Sono, quindi, disciplinate le dotazioni di sicurezza supplementari per le unità in parola, nonché gli specifici segnalamenti del subacqueo in immersione, imponendo nel contempo il raggio di operatività del subacqueo stesso (entro 50 metri dal segnale) e il limite di distanza dalle predette segnalazioni (oltre i 100 metri) al quale devono mantenersi le unità in transito.

Ai fini che ci occupano, risulta meritevole di maggiore attenzione il Titolo I, dedicato alle procedure amministrative inerenti alle unità da diporto (in particolare, immatricolazioni, pubblicità navale e cancellazione dai registri), anche perché contiene un intero articolo (art. 7) e un comma (art. 24, comma 4) dedicati al leasing, che saranno nel prosieguo analizzati.

In estrema sintesi, tale parte del Regolamento reca le seguenti novità:

- facoltatività della dichiarazione di costruzione (e, quindi, dell'iscrizione nel registro delle navi in costruzione) per le imbarcazioni da diporto (art. 2);
- possibilità di trascrivere nei registri navali un atto privato "in corso di registrazione" presso l'Agenzia delle entrate, presentando la ricevuta dell'avvenuto pagamento dell'imposta di registro (art. 12);
- in caso di cancellazione di unità destinate all'iscrizione in un registro comunitario, facoltà di presentare, in luogo del nullaosta dell'I.N.P.S. (previsto dall'art. 15 della legge n. 413/1984), una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, a cura del proprietario del mezzo, attestante l'avvenuto pagamento degli eventuali crediti contributivi dell'I.N.P.S. stesso (art. 16, comma 3);
- ai fini della cancellazione per vendita all'estero, necessità e sufficienza della copia conforme dell'atto di vendita a cittadino straniero (art. 16, comma 5);
- individuazione delle ipotesi

“ Ai fini che ci occupano, risulta meritevole di maggiore attenzione il Titolo I, dedicato alle procedure amministrative inerenti alle unità da diporto (in particolare, immatricolazioni, pubblicità navale e cancellazione dai registri), anche perché contiene un intero articolo (art. 7) e un comma (art. 24, comma 4) dedicati al leasing, che saranno nel prosieguo analizzati ”

- documentazione necessaria ai fini dell'immatricolazione delle navi da diporto (art. 3); procedura di iscrizione delle imbarcazioni autocostruite (art. 5);
- facoltà, in caso di trascrizione dell'acquisto di un'eredi-

di licenza provvisoria di navigazione per le navi da diporto (art. 18);

- procedura di rilascio e di rinnovo (ogni tre anni) del ruolino di equipaggio e introduzione della facoltà dell'armatore - oltre che del proprietario - di richiederlo (art. 23).

L'articolo 24 del Regolamento detta la disciplina relativa all'annotazione (nei registri di iscrizione) dell'uso commerciale cui possono essere destinate, ai sensi dell'articolo 2 del Codice, le unità da diporto. I commi 1 e 2 individuano i soggetti legittimati a richiedere l'annotazione dell'uso commerciale (proprietario e armatore), la documentazione da presentare al competente ufficio di iscrizione e le formalità da eseguire in caso di mutamento del proprietario o dell'armatore.

Il comma 3 chiarisce - come già fatto dalla circolare n. 1268 in data 31 maggio 2006 della Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno - l'effettiva portata del principio di esclusività di utilizzo, fissato dall'articolo 2, comma 4, del Codice per le

unità da diporto oggetto di contratti di locazione e/o di noleggio. In particolare, si consente alle unità da diporto adibite a locazione e noleggio di essere utilizzate anche per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto e per il diving, tale essendo l'intendimento originario del legislatore, che, con il citato

“ I dubbi interpretativi sorsero dalla considerazione che l'articolo 16 del Codice, come noto, ha introdotto semplificazioni per gli utilizzatori a titolo di leasing, evitando loro la procedura della dichiarazione d'armatore ”

comma 4 dell'articolo 2 del Codice, mirava a vietare alle unità adibite a locazione e noleggio soltanto l'utilizzo per scopi non commerciali (cosiddetto “diporto puro”), al fine di una maggiore professionalizzazione del settore del charter.

Infine, il successivo comma 4,

in tema di leasing, conferma quanto già affermato dalla Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno in data 10/9/2007 con circolare n. 14476 ovvero che l'utilizzatore a titolo di leasing può fare uso commerciale dell'unità, cioè può richiedere l'annotazione di cui all'articolo 2 del Codice della nautica, a patto che presenti la dichiarazione d'armatore, perché detto articolo 2 e l'articolo 24 del Regolamento, come visto in precedenza, consentono solo a due soggetti di utilizzare commercialmente l'unità, il proprietario e l'armatore.

I dubbi interpretativi sorsero dalla considerazione che l'articolo 16 del Codice, come noto, ha introdotto semplificazioni per gli utilizzatori a titolo di leasing, evitando loro la procedura della dichiarazione d'armatore. Ciò aveva generato false aspettative sulla legittimazione di tali soggetti ad espletare le formalità per l'annotazione dell'uso commerciale dell'unità oggetto di leasing. Con il citato comma 4 si chiarisce che i predetti soggetti non possono utilizzare a fini commerciali le unità da diporto, se non prima diventandone

armatori secondo la procedura prevista dall'articolo 265 del codice della navigazione.

Così facendo, il Regolamento conferma che armatore e utilizzatore a titolo di leasing sono figure distinte. L'utilizzatore è quel soggetto che, in forza di un contratto di locazione finanziaria, ha la disponibilità di un'unità da diporto, che utilizza a fini di diporto "puro" (non commerciale).

L'armatore è colui che assume l'esercizio della nave, cioè la gestisce e ne organizza l'impiego per conseguire un risultato economico, che solitamente è il risultato di un'attività lucrativa.

Proprio perché si tratta di figura diversa dall'armatore, l'utilizzatore a titolo di leasing che intende fare uso commerciale dell'unità (locazione/noleggior/diving/scuola nautica), deve previamente presentare la dichiarazione d'armatore, vale a dire che, oltre che utilizzatore, deve diventare armatore.

A tale proposito, occorre ricordare che solo quando vi è un utilizzatore a titolo di leasing



(cioè, un'annotazione ai sensi dell'art. 16), il Codice della nautica esonera il proprietario del mezzo nautico (la società di leasing) da ogni responsabilità in caso di violazioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie (art. 53), nonché dalla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione dell'unità (art. 40). In ipotesi, invece, di sola dichiarazione d'armatore (senza annotazione dell'utilizzatore a titolo di leasing), il proprietario rimane coobliga-

to in solido con l'armatore stesso per il pagamento delle sanzioni amministrative, nonché per i danni a terzi derivanti dalla circolazione del mezzo.

L'articolo 7 del Regolamento formalizza varie novità in tema di unità in leasing, alcune delle quali già introdotte con lo strumento della citata circolare interpretativa (n. 1268 in data 31/5/06), emanata dalla Direzione generale per la navigazione e il trasporto maritti-

mo e interno (ora Direzione generale per il trasporto marittimo, lacuale e fluviale) sulla base di quesiti e rispettive soluzioni esegetiche prospettate dal Comando generale delle capitanerie di porto (dispaccio n. 36416 in data 12/4/06).

Innanzitutto, tenendo conto della *ratio* dell'art. 16 del Codice teso a semplificare l'azione amministrativa, si dispone che, ai fini dell'annotazione dell'utilizzatore a titolo di leasing, è sufficiente presentare all'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione/nave da diporto la copia del contratto di locazione finanziaria, che deve essere registrato o in corso di registrazione presso l'Agenzia delle entrate. Quest'ultima disposizione (copia del contratto in corso di registrazione) costituisce una novità assoluta ed è dovuta alla constatazione dei tempi non proprio rapidi con cui gli uffici finanziari registrano gli atti privati. Il proprietario (azienda di leasing), quindi, potrà presentare - con la copia del contratto - la ricevuta attestante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro, impegnandosi a produrre, non appena perfezionato, il contratto registrato.

In secondo luogo, si sancisce la facoltà di utilizzare l'art. 16 del Codice (quindi, di annotare il nominativo dell'utilizzatore a titolo di leasing) anche successivamente - e non contestualmente - all'immatricola-

“ Tenendo conto della *ratio* dell'art. 16 del Codice teso a semplificare l'azione amministrativa, si dispone che, ai fini dell'annotazione dell'utilizzatore a titolo di leasing, è sufficiente presentare all'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione/nave da diporto la copia del contratto di locazione finanziaria, che deve essere registrato o in corso di registrazione presso l'Agenzia delle entrate ”

zione dell'imbarcazione/nave oppure in presenza di una cessione o semplice variazione del leasing. Infatti, il citato articolo 16, secondo un'interpretazione letterale che teneva

conto anche della sua rubrica (*Iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria*), pareva applicabile soltanto contestualmente all'immatricolazione di unità in leasing. L'articolo 7, commi 2 e 3, del Regolamento stabilisce proprio il contrario, così come già affermato dalla circolare n. 1268 del 31/5/06 sopra citata. Poi, lo stesso articolo 16 non esplicitava quale fosse la natura dell'annotazione nei registri dell'utilizzatore a titolo di leasing. Con la circolare appena ricordata si era fatta chiarezza, considerando l'annotazione in parola fuori del campo della pubblicità navale (dichiarativa e costitutiva), di cui al successivo articolo 17 del Codice. Ciò perché il contratto di locazione finanziaria produce diritti "personali" di godimento e non diritti reali, che sono, invece, soggetti a trascrizione.

Trattasi di una forma di pubblicità notizia, il cui effetto è semplicemente quello di rendere a tutti gli interessati più agevole la conoscenza del fatto iscritto e senza limitazioni per la prova contraria. Infatti, anche l'articolo 7, comma 4, del Regolamento conferma questa linea, esen-

tando l'annotazione in parola dal pagamento dei tributi previsti in materia di trascrizione. Infine, il comma 5 dell'articolo 7 in esame costituisce la seconda novità assoluta nella materia del leasing. Esso attribuisce all'utilizzatore in leasing l'onere di sottoscrivere la dichiarazione di assunzione di responsabilità per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione, dichiarazione richiesta dall'articolo 20 del Codice per conseguire l'iscrizione provvisoria di un'imbarcazione da diporto nuova. Senza tale disposizione, l'agevolazione dell'iscrizione provvisoria, di cui all'articolo 20 del Codice, non poteva in passato essere utilizzata dalle aziende di leasing, perché le stesse avrebbero dovuto sottoscrivere, in quanto proprietarie del mezzo, detta dichiarazione, assumendosi responsabilità per un esercizio che, in effetti, non apparteneva loro.

Dall'*excursus* compiuto appare chiaro che il Regolamento - così come il Codice nel 2005 - ha duplice funzione:

- raccogliere e coordinare numerose e frammentarie disposizioni stratificatesi nel corso degli anni nella mate-



ria;

- innovare la normativa, snellendo le procedure, riducendo i tempi, elidendo fasi e prassi superflue, semplificando i procedimenti amministrativi.

Ecco che appare evidente l'ambizioso traguardo che il legislatore italiano ha raggiunto - con un lavoro iniziato sin dal 2003, anno della legge delega al Governo per il Codice della nautica - nell'ambito della normativa dedicata alla nautica da diporto: la realizzazione di un sistema dotato di coerenza e organicità, sì da porre a disposizione di utenti,

operatori e addetti ai lavori nel medesimo corpo normativo - composto da Codice e Regolamento - l'intera disciplina afferente il diporto nautico, agevolandone in tal modo l'accesso e la conoscibilità.

Per il futuro l'obiettivo del settore è quello di evitare la disintegrazione del Testo unico così faticosamente creato, perché la storia insegna che garantire coordinamento e coerenza sistematica delle varie norme che lo regolano equivale a favorire lo sviluppo di un comparto economico.

Leasing Pubblico

Novità normative ed attività promozionali

Nella Gazzetta Ufficiale n. 231 del 2-10-2008 - Suppl. Ordinario n. 227, è stato pubblicato il decreto legislativo 11 settembre 2008, n. 152, recante ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture). Il provvedimento, meglio noto come “terzo decreto correttivo”, è entrato in vigore il 17 ottobre u.s. ed è l’ultimo intervento possibile sul Codice previsto con la delega di cui all’art. 25 della legge n. 62/2005; qualsiasi altra modifica potrà pertanto essere apportata solo con una legge ordinaria o un decreto-legge.

Il decreto legislativo n. 152/2008 contiene sia le modifiche al codice dei contratti pubblici necessarie a seguito della procedura di infrazione

comunitaria n. 2007/2309, sia le disposizioni utili a correggere alcuni errori formali e a recepire le osservazioni del Consiglio di Stato.

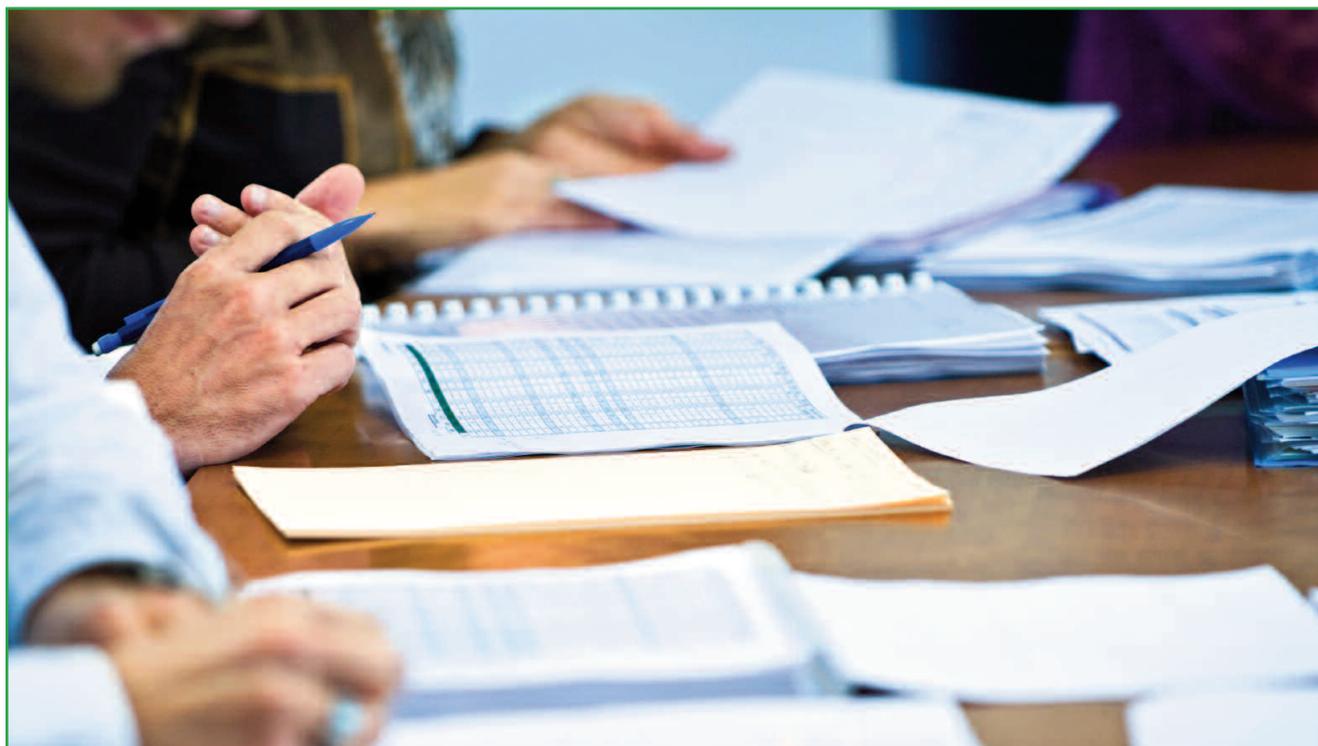
La norma in esame apporta alcune modifiche alla disciplina della locazione finanziaria di opera pubblica, già contenuta nell’art. 160-bis del Codice.

Una prima modifica riguarda l’art. 3 del Codice dei contratti pubblici, in cui viene inserita la definizione di **locazione finanziaria di opere pubbliche o di pubblica utilità**, come il **contratto avente ad oggetto la prestazione di servizi finanziari e l’esecuzione di lavori** (comma 15-bis).

Sempre nel medesimo articolo 3 del Codice, il nuovo comma 15-ter definisce i **contratti di partenariato pubblico privato**, che sono contratti

aventi per oggetto una o più prestazioni quali la progettazione, la costruzione, la gestione o la manutenzione di un’opera pubblica o di pubblica utilità, oppure la fornitura di un servizio, compreso in ogni caso il finanziamento totale o parziale a carico di privati di tali prestazioni, con allocazione dei rischi ai sensi delle prescrizioni e degli indirizzi comunitari vigenti. La **locazione finanziaria** rientra a pieno titolo tra i contratti di partenariato pubblico privato a cui, peraltro, si applicano i contenuti delle decisioni Eurostat relative al trattamento contabile dei contratti sottoscritti dalla Pubblica Amministrazione e all’impatto degli stessi sul bilancio e sul debito pubblico.

Una ulteriore definizione va ad inserirsi nel comma 1 dell’art. 160-bis del Codice, in cui si



precisa che il contratto di locazione finanziaria costituisce appalto pubblico di lavori, salvo che questi ultimi abbiano un carattere meramente accessorio rispetto all'oggetto principale del contratto medesimo.

Dopo il comma 4 dell'art. 160-bis del d.lgs. 163/06 sono stati inoltre aggiunti i commi 4-bis, 4-ter e 4-quater con cui viene previsto che:

- il soggetto finanziatore che stipula un contratto di loca-

zione finanziaria dovrà dimostrare alla stazione appaltante che dispone, se del caso avvalendosi delle capacità di altri soggetti, anche in associazione temporanea con un soggetto realizzatore, dei mezzi necessari ad eseguire l'appalto (comma 4-bis);

- a base di gara viene posto un progetto almeno preliminare, e l'aggiudicatario provvede alla predisposizione dei successivi livelli progettuali ed all'esecuzione dell'opera

(comma 4-ter);

- l'opera rimane formalmente privata finché l'amministrazione non esercita il diritto di opzione ma, in quanto destinata a diventare di proprietà pubblica, ad essa si estende il regime di opera pubblica a fini urbanistici, espropriativi ed edilizi. Ciò consente di localizzare l'opera nelle zone del piano regolatore destinate alle opere pubbliche, di seguire a fini edilizi il regime di opera pubblica e di acquisire le



aree con l'espropriazione per pubblica utilità. L'opera può essere infine realizzata su area nella disponibilità dell'aggiudicatario (comma 4-quater).

Per quanto riguarda le **attività promozionali** realizzate dall'Assilea, si segnala che è stata attivata, all'interno del sito dell'Associazione www.assilea.it, una **nuova Area dedicata al Leasing Pubblico**. Tale Area è contenuta all'interno della sezione

“Clienti Leasing” in quanto si propone di diffondere un corretto ricorso alla locazione finanziaria da parte della Pubblica Amministrazione allorquando intenda acquisire un bene in leasing.

L'Area “**Leasing Pubblico**” si divide in due sottopagine:

- **Normativa di riferimento** - contiene i riferimenti normativi aggiornati relativi alla disciplina della locazione finanziaria di opere pubbli-

che o di pubblica utilità, i Pareri delle Autorità di settore e gli interventi della giurisprudenza in materia;

- **Bandi di gara tipo** - da cui è possibile scaricare i Bandi di gara standard e la documentazione disponibile relativa alle gare che hanno ad oggetto la locazione finanziaria.

L'iniziativa, stante la complessità ed il carattere “*work-in-progress*” dell'operatività sul leasing pubblico, deve essere considerata ancora in una prima fase sperimentale ed auspicabilmente da migliorare anche grazie alla collaborazione istituzionale della stessa P.A.. In quest'ottica, la modulistica sarà periodicamente rivisitata a seguito delle novità normative/regolamentari e delle esperienze concrete degli operatori. A tale proposito è stato anche creato un indirizzo di posta elettronica (leasingpubblico@assilea.it) dedicato ai quesiti ed alle proposte da parte degli operatori del settore.

A.A.

collaborazione lavoro mercato
supporto obiettivi miglioramento formazione
lavoro produzione ricerca valore competitività
crescita consulenza formazione collaborazione
produzione miglioramento produzione consulenza
innovazione mercato competitività sviluppo
consulenza formazione innovazione



Co-Creare Valore per il Leasing

Insieme agli operatori del settore Assilea Servizi, società commerciale dell'ASSILEA - Associazione Italiana Leasing, progetta e realizza servizi su misura per il Leasing:

- ✓ **Corsi di Formazione**
- ✓ **Corsi E-learning**
- ✓ **Indagini sulla customer satisfaction**
- ✓ **Indagini sulle politiche retributive**
- ✓ **Gestione Banche Dati**
- ✓ **Accordi e convenzioni commerciali**
- ✓ **...**

Per informazioni:
www.assilea.it – Servizi@Assilea.it





Danila Parrini

Schede Leasing **Agevolato** sul **sito**

È partito il nuovo servizio di ricerca Schede leasing agevolato! Un'opportunità in più per la clientela interessata alle agevolazioni in leasing e uno strumento adeguato per le società di leasing operanti nel settore delle agevolazioni

Nel corso dell'ultima riunione della Commissione Leasing Agevolato è stato presentato ed approvato il progetto già avviato in sede di ristrutturazione del sito Assilea di informazione e di aggiornamento delle opportunità offerte dal settore delle agevolazioni e incentivi agli investimenti.

La sezione, liberamente accessibile a tutti i visitatori del sito interessati (senza procedura di autenticazione con username e password), è raggiungibile dal portale www.assilea.it - area arancione "Clienti leasing" - "Leasing agevolato".

Pensato proprio per la clientela delle società di leasing come ricerca di opportunità offerte dagli aiuti di Stato a fronte di investimenti, il servizio è anche utilizzabile dalle società di leasing come motore di

ricerca per l'estrazione di agevolazioni ed incentivi da proporre ai propri clienti.

Le società di leasing avranno un'opportunità in più: quella di utilizzare questa sezione come archivio normativo: i documenti "superati" non verranno cancellati ma conservati per la consultazione all'occorrenza.

E' possibile altresì effettuare la ricerca delle agevolazioni selezionando una o più variabili nei riquadri previsti: Soggetto Beneficiario (ditta individuale, PMI, ...), settore di appartenenza, area geografica e tipologia di investimento.

I documenti messi a disposizione sono una scheda informativa elaborata da Assilea dove è riassunta l'operatività dell'agevolazione e, ove possibile, apprendere informazioni tecniche aggiuntive reperite

direttamente dalle Amministrazioni o frutto dell'esperienza di qualche Associata: il bando, il Regolamento, la modulistica, il link al sito del Gestore.

Terminata questa prima fase di elaborazione e caricamento delle agevolazioni ad oggi in vigore, il progetto prevede l'ampliamento del servizio dettagliando maggiormente l'elenco dei settori agevolabili e fornendo un modello per la simulazione del calcolo dell'agevolazione.

Data l'articolazione della normativa che interessa il settore, come già raccomandato nel corso della Commissione Leasing Agevolato, la buona riuscita dell'iniziativa è garantita dalla collaborazione dei colleghi del comparto e, al momento, l'invito è stato ampiamente accolto.

home > leasing agevolato > ricerca

Home > CLIENTI LEASING > LE ASSOCIATE > LEASING AGEVOLATO > Ricerca

Ricerca per Aree Geografiche
Glossario
Inserimento
Modifica Legge

LEASING NAUTICO >
LEASING PUBBLICO >
BDCR - II SIC Leasing >
FORMAZIONE E CONVEGNI >
PUBBLICAZIONI >
COMUNICATI STAMPA >
CONOSCERE IL LEASING >

LEASING AGEVOLATO
Leasing Agevolato

| Beneficiari | Settori |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Consorti e Cooperative Ditte individuali Enti di formazione Enti pubblici e locali Grandi imprese Imprenditoria femminile Imprenditoria giovanile | <ul style="list-style-type: none"> Agricoltura e pesca Artigianato Commercio Consorti e Cooperative Industria Terziario e servizi Turismo |
| Investimenti | Area geografica |
| <ul style="list-style-type: none"> Creazione nuova impresa Fabbricati e immobili ICT Impianti e attrezzature Innovazione e ricerca Lavoro e formazione Promozione | <ul style="list-style-type: none"> Obiettivo 1 Obiettivo 2 Territorio 87.3.c Territorio Nazionale Abruzzo Basilicata Bolzano |

Azzera ricerca Cerca

home > leasing agevolato > ricerca

Home > CLIENTI LEASING > LE ASSOCIATE > LEASING AGEVOLATO > Ricerca

Ricerca per Aree Geografiche
Glossario
Inserimento
Modifica Legge

LEASING NAUTICO >
LEASING PUBBLICO >
BDCR - II SIC Leasing >
FORMAZIONE E CONVEGNI >
PUBBLICAZIONI >
COMUNICATI STAMPA >
CONOSCERE IL LEASING >

LEASING AGEVOLATO
Leasing Agevolato

| Beneficiari | Settori |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Consorti e Cooperative Ditte individuali Enti di formazione Enti pubblici e locali Grandi imprese Imprenditoria femminile Imprenditoria giovanile | <ul style="list-style-type: none"> Agricoltura e pesca Artigianato Commercio Consorti e Cooperative Industria Terziario e servizi Turismo |
| Investimenti | Area geografica |
| <ul style="list-style-type: none"> Creazione nuova impresa Fabbricati e immobili ICT Impianti e attrezzature Innovazione e ricerca Lavoro e formazione Promozione | <ul style="list-style-type: none"> Obiettivo 1 Obiettivo 2 Territorio 87.3.c Territorio Nazionale Abruzzo Basilicata Bolzano |

Azzera ricerca Cerca

Elenco risultati attinenti alla ricerca

Marche - L. 240/81 Artigianato

Marche - Documento esecutivo e regolamento di attuazione di alcuni dei fondi strutturali per conto di auditore

The screenshot displays the ASSILEA website interface. At the top left is the ASSILEA logo and the text 'Associazione Italiana Leasing'. To the right is a link for the 'English version'. A yellow banner features the text 'Clienti leasing' and 'trasparenza informazione'. Below the banner is a breadcrumb trail: 'home > leasing agevolato > ricerca'. A left sidebar contains a menu with items like 'Home', 'CLIENTI LEASING', 'LE ASSOCIATE', 'LEASING AGEVOLATO', and 'Ricerca'. The main content area shows search results for 'Marche - 598/94 art. 11 (a cura di Assilea)', with details on interest rates and validity. It also includes sections for 'SCHEDE INFORMATIVE', 'ALLEGATI', and 'LINK UTILI'. The footer contains contact information for ASSILEA 2006.

ASSILEA Associazione Italiana Leasing English version

Clienti leasing trasparenza informazione

home > leasing agevolato > ricerca

Home > CLIENTI LEASING > LE ASSOCIATE > LEASING AGEVOLATO > Ricerca

Ricerca per Aree Geografiche
Glossario
Inserimento
Modifica Legge

LEASING NAUTICO
LEASING PUBBLICO
BDCR - Il SIC Leasing
FORMAZIONE E CONVEGNI
PUBBLICAZIONI
COMUNICATI STAMPA
CONOSCERE IL LEASING

LEASING AGEVOLATO
Leasing Agevolato

Torna ai risultati di ricerca

Marche - 598/94 art. 11 (a cura di Assilea)

contributo in conto interessi pari al 50% del tasso di riferimento

Validità: dal 20/10/2008 al fine ad esaurimento fondi

SCHEDE INFORMATIVE
Scheda Informativa

ALLEGATI
Scheda tecnica di MCC

LINK UTILI
www.incentivi.mcc.it/html/html/MCC_MARCHE..

© Assilea 2006 | Piazzale Ezio Tarantelli 100, CAP 00144 Roma | tel +39 06 9970361 | fax +39 06 45440739 | e-mail info@assilea.it | CF: 06273760584



Emiliano Bellini

Una prima **stima** del mercato leasing non coperto dalle **statistiche** associative

I risultati della prima rilevazione condotta a primavera sullo stipulato 2007 di società di leasing non associate ad Assilea o non ancora partecipanti alle statistiche dell'Associazione

Nel 2008 l'Associazione ha effettuato un'indagine presso le società finanziarie non associate e tra le società associate non partecipanti alle statistiche ufficiali al fine di determinare il volume delle operazioni di Leasing svolte dalle stesse ed avere una stima totale del mercato del Leasing.

Sono state inviate circa 600 lettere alle non associate; di esse soltanto una ventina hanno risposto comunicando di aver effettuato nei due anni in questione almeno un'operazione di leasing. Il basso numero di rispondenti è in parte dovuto alle difficoltà, anche di ordine normativo, di un costante aggiornamento delle

liste degli operatori autorizzati del quale l'Autorità di Vigilanza già da tempo ha segnalato l'esigenza. Come detto all'indagine hanno partecipato anche altre 14 società associate ad Assilea ma non partecipanti alle statistiche ufficiali.

Analizzando i dati pervenuti dalle non associate (tab.1 e

Tab. 1 - Stipulato leasing nel 2006 e nel 2007 delle non associate (valori in migliaia di euro)

| | 2006 | | 2007 | | DELTA % | |
|--------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE |
| Auto | 2.149 | 52.488 | 1.774 | 52.079 | -17,4% | -0,8% |
| Strumentale | 2.084 | 296.442 | 2.345 | 324.668 | 12,5% | 9,5% |
| Aeronavale e Ferroviario | 3 | 1.125 | 3 | 1.769 | 0,0% | 57,3% |
| Immobiliare | 37 | 37.478 | 46 | 82.710 | 24,3% | 120,7% |
| TOTALE | 4.273 | 387.533 | 4.168 | 461.226 | -2,5% | 19,0% |

Fig. 1 - Ripartizione del volume di stipulato Leasing delle non associate nel 2007

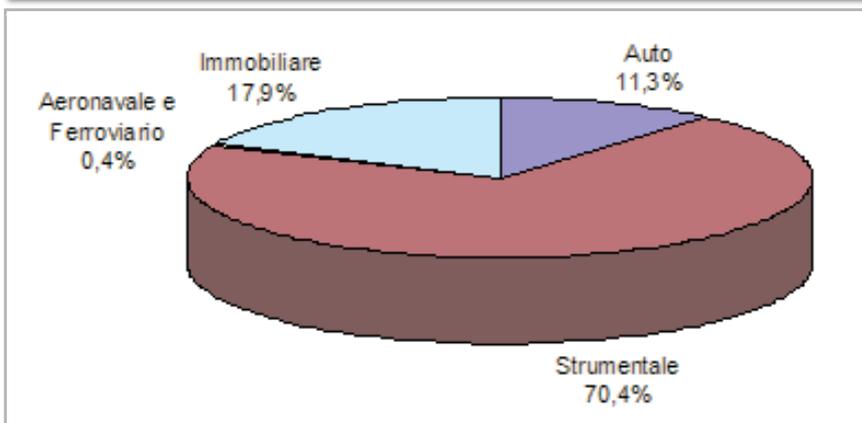


Fig. 2 - Ripartizione del volume di stipulato Leasing delle associate non partecipanti alle statistiche ufficiali nel 2007

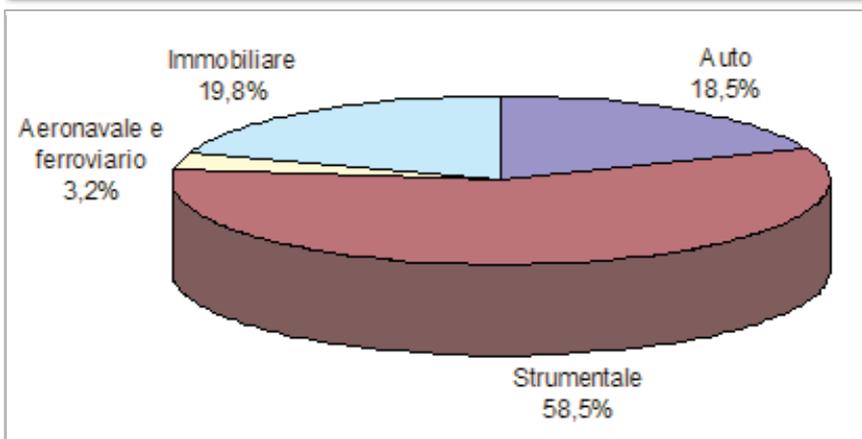


fig.1) si rileva che nel 2006 tali società hanno concluso 4.273 operazioni pari a oltre 387 milioni di euro di stipulato, mentre nel 2007 le operazioni sono state 4.168 per un totale stipulato di oltre 461 milioni di

euro. Le società in questione hanno pertanto incrementato i propri volumi del 19% dal 2006 al 2007 pur avendo diminuito il numero di operazioni del 2,5%. Il maggior incremento si è registrato nello stipulato leasing

immobiliare che ha più che raddoppiato i propri volumi dal 2006 al 2007 (+120%) e il numero di operazioni del 24,3%. L'importo medio dello stipulato leasing è stato di circa 90.000 euro nel 2006 ed è poi passato a circa 110.000 euro nel 2007; tale crescita è da imputare ad un aumento generalizzato dell'importo medio delle operazioni realizzate in tutti i comparti ad eccezione dello strumentale.

Per quanto riguarda le associate non partecipanti alle statistiche (tab.2 e fig.2) nel 2006 esse hanno concluso 9.562 operazioni pari a oltre 380 milioni di euro di stipulato, mentre nel 2007 le operazioni sono state 12.271 per un totale stipulato superiore ai 589 milioni di euro. Le 14 società rispondenti hanno incrementato i propri volumi del 54,7% dal 2006 al 2007 e del 28,3% il numero di operazioni. Anche in questo caso, il maggior incremento si è avuto nello stipulato leasing immobiliare che ha sestuplicato i propri volumi passando dai circa 17 milioni di stipulato del 2006 a quasi 117 milioni nel 2007, anche grazie al forte incremento registrato da una società di nuova costituzione a seguito di un'impor-

Tab. 2 - Stipulato leasing nel 2006 e nel 2007 delle associate non partecipanti alle statistiche ufficiali (valori in migliaia di euro)

| | 2006 | | 2007 | | DELTA % | |
|--------------------------|--------------|----------------|---------------|----------------|--------------|--------------|
| | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE |
| Auto | 2.217 | 94.756 | 3.143 | 108.983 | 41,8% | 15,0% |
| Strumentale | 7.321 | 264.176 | 9.102 | 344.768 | 24,3% | 30,5% |
| Aeronavale e Ferroviario | 8 | 4.932 | 7 | 18.592 | -12,5% | 277,0% |
| Immobiliare | 16 | 17.072 | 19 | 116.962 | 18,8% | 585,1% |
| TOTALE | 9.562 | 380.936 | 12.271 | 589.305 | 28,3% | 54,7% |

Tab. 3 - Ripartizione del volume di stipulato Leasing

| | 2006 | | 2007 | | DELTA % | | Quota valore 2007 |
|---|----------------|-------------------|----------------|-------------------|--------------|-------------|-------------------|
| | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE | NUMERO | VALORE | |
| Statistiche ufficiali Assilea | 455.049 | 48.312.090 | 442.901 | 48.861.284 | -2,7% | 1,1% | 97,9% |
| Associate non partecipanti alle statistiche ufficiali | 9.562 | 380.936 | 12.271 | 589.305 | 28,3% | 54,7% | 1,2% |
| Non Associate | 4.273 | 387.533 | 4.168 | 461.226 | -2,5% | 19,0% | 0,9% |
| TOTALE | 468.884 | 49.080.559 | 459.340 | 49.911.815 | -2,0% | 1,7% | 100,0% |

tante fusione. L'importo medio dello stipulato leasing è stato di circa 40.000 euro nel 2006 ed è poi passato a circa 48.000 euro nel 2007; tale crescita è da imputare ad un aumento generalizzato dell'importo medio delle operazioni realizzate in tutti i comparti ad eccezione del comparto auto. Delle società rispondenti, 8 sono attive nel solo comparto strumentale mentre le restanti 6 operano in due o più comparti, solo 4 società hanno realizzato nei due anni in questione almeno una operazione di Leasing immobiliare.

Sommando i dati raccolti dalle Associate non ancora partecipanti alle statistiche a quelli delle statistiche Assilea emerge un volume complessivo di operazioni stipulate nel 2007 di 49 miliardi e 450 milioni, per 455.172 operazioni, che portano la crescita dello stipulato leasing rispetto al 2006 dall'1,1% delle statistiche ufficiali Assilea all'1,6% del mercato così stimato. Se a tale importo sommiamo quello delle 20 società non associate rispondenti all'indagine campionaria, otteniamo un volume di 49 miliardi e 912 milioni di

euro di stipulato nel 2007 per 459.340 operazioni ed una conseguente crescita dell'1,7% rispetto al 2006 dello stipulato leasing del totale delle 114 società così considerate.

In conclusione nella tabella 3 abbiamo evidenziato il volume dello stipulato leasing suddiviso per fonte di provenienza, dall'analisi emerge che solo una quota pari a poco più del 2% (circa 1 miliardo di euro) del totale 2007 è al di fuori delle statistiche ufficiali dell'associazione.

Osservatorio regionale sul Leasing 2007

E' allegato al presente numero della Lettera di Assilea l'Osservatorio regionale sul Leasing redatto in collaborazione con Prometeia e contenente i dati regionali e provinciali sull'andamento dell'economia e dello stipulato leasing 2007. La pubblicazione è stata come di consueto chiusa e pubblicata sul sito Assilea a metà luglio, nell'apposita area a libero accesso dedicata alle "Pubblicazioni", nella versione tradizionale in 21 file in formato "pdf", di cui uno dedicato alla sintesi ed al commento nazionale e i restanti 20 specifici di ogni regione.

La versione a stampa quest'anno, a parità di contenuti - arricchiti peraltro con le statistiche sulle agevolazioni per regione rilevate per la prima volta in ambito associativo - è più snella e non presenta più la consueta versione a cartellina, bensì a "libro", del tutto analoga nell'aspetto al Rapporto

annuale che è stato inviato in allegato al precedente numero della Lettera di Assilea e del quale tale lavoro si presenta come indispensabile comple-

“ L'analisi regionale evidenzia con riferimento al 2007 un trend molto diverso da quello che si era potuto riscontrare nell'anno precedente ”

mento per una lettura a 360 gradi dell'evoluzione del mercato leasing nel nostro Paese.

Senza entrare nel dettaglio dei dati che, come di consueto, consentono di legare le statistiche territoriali sul leasing - estratti per lo più dalle elaborazioni statistiche della BDCR Assilea - alle realtà e dinamiche economiche e produttive di ciascuna regione, nonché al particolare contesto finanzia-

rio di riferimento, l'analisi regionale evidenzia con riferimento al 2007 un trend molto diverso da quello che si era potuto riscontrare nell'anno precedente.

Infatti, mentre nel 2006, pur confermandosi l'alta concentrazione dello stipulato leasing nelle regioni del Nord, si erano riscontrate le dinamiche migliori in termini di crescita dello stipulato nell'area del Centro - Sud, nel 2007, in presenza di una crescita nazionale dello stipulato di appena l'1,1%, si è registrata una dinamica nettamente migliore nelle regioni del Nord Est e nelle regioni centrali del versante adriatico, in presenza di pesanti flessioni, al contrario, nel Lazio e al Sud.



**BRITISH
INSTITUTES**®

ENTE CULTURALE PER LA DIFFUSIONE DELLA LINGUA INGLESE

British Institutes Group
oltre 200 sedi in Italia



ANNI DI ESPERIENZA

FORMAZIONE LINGUISTICA

SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE

CORSI SPECIALISTICI PER AZIENDE

⇒ RILASCIO CERTIFICAZIONE EUROPEA ⇐

SCONTO DEL 10%

PER TUTTE LE ASSOCIATE ASSILEA

RIVOLGERSI A : EMANUELA PASSACANTILLI
(BRITISH INSTITUTES ROMA) MOBILE+39 340 1919651
MAIL: EPASSACANTILLI@BRITISHINSTITUTES.IT



Francesco Pascucci

I Flussi di Ritorno Anagrafici del Progetto di Validazione delle Anagrafiche BDCR

Un nuovo strumento per il monitoraggio del rischio

La Normalizzazione-validazione delle anagrafiche clienti era uno dei progetti principali della BDCR che aveva trovato da sempre il suo maggiore ostacolo alla realizzazione dai vincoli posti dal Garante della Privacy di non poter caricare le anagrafiche validate presso Pubblici Registri nel database BDCR e dover quindi mantenerle in un archivio distinto, nonché il dover evidenziare il fatto che una anagrafica ottenuta in risposta ad un'interrogazione in BDCR fosse di provenienza di un Pubblico Registro piuttosto che l'anagrafica conferita da una delle Associate partecipanti. Infatti il tracciato di risposta non prevede un campo dove poter tracciare questa informazione.

Un ulteriore problema rappresentava il fatto che i 40 caratteri a suo tempo impostati per la ragione sociale di fatto tagliando parte della stessa

avrebbero dato un'utilità inferiore al progetto.

La soluzione dei vincoli e del problema è stata trovata con due accorgimenti:

1. il primo è necessario per certificare che una anagrafica è di provenienza Infocamere, questo riconoscimento è possibile grazie al fatto che tutte le anagrafiche di provenienza Infocamere sono tagliate a 34 caratteri in BDCR gli ultimi sei sono la data di caricamento sull'archivio Anagrafiche Ufficiali parallelo all'archivio BDCR o di ultimo aggiornamento dell'anagrafica in Infocamere;
2. il secondo è stato istituire un flusso di ritorno specifico tramite il quale ad ogni Associata mensilmente vengono comunicate le variazioni avvenute nelle anagrafiche da questa conferite in

BDCR. Il flusso contiene l'anagrafica completa dell'azienda ed è arricchito con il codice Ateco che non essendo previsto nel tracciato risposta BDCR non poteva essere fornito in altro modo.

Il progetto è stato realizzato e messo in opera in giugno, inizialmente le anagrafiche validate sono state quelle delle persone giuridiche censite in BDCR, circa il 60% dei soggetti censiti. Abbiamo ritenuto opportuno iniziare in questo modo perché ottenere l'informazione da Infocamere ha un costo e comunque andare a richiedere anche tutte le persone fisiche non aveva senso dal momento che molte attività non hanno l'obbligo di iscrizione presso le CCIAA, quindi le anagrafiche delle imprese individuali verranno validate a scaglioni con successivi passi sulla base dell'attività svolta.



Il Flusso di Ritorno Anagrafiche

Il Flusso di Ritorno Anagrafiche censisce la sede legale dell'azienda e la forma giuridica, monitorando le loro eventuali variazioni.

Gli eventi che sono maggiormente premonitori di possibili difficoltà aziendali, come risaputo da ogni buon settorista fidi sono appunto nell'ordine il cambio degli amministratori, il cambio di forma giuridica e il cambio della sede.

Il flusso in questione monitora il possibile verificarsi di due di questi tre eventi; riteniamo che questo fatto da solo dovrebbe essere motivo sufficiente affinché le Associate manifestassero la volontà di ricevere questo flusso e avessero interesse a verificarne il contenuto.

Il file certifica anche una serie di altre informazioni come codici RAE, SAE, N° iscrizione CCIAA e fornisce come detto il codice Ateco completo, che permette alle Associate volen-

do anche di effettuare degli approfondimenti relativamente alla composizione del portafoglio clienti per settore attività economica.

Come sempre l'informazione è informazione la si può poi usare in funzione rischio o in funzione opportunità, ma per poterla usare bisogna anzitutto acquisirla.

E' quello che vi invitiamo a fare.



Gianluca Cristofori

Operazioni di finanza straordinaria

Aspetti legali, contrattuali, contabili, fiscali

Il volume Operazioni di finanza straordinaria, con un approccio di carattere pratico e operativo, raccoglie le esperienze di autori di estrazione accademica, professionale e manageriale sulle tematiche connesse al perfezionamento delle operazioni straordinarie d'impresa, indagandone le ricadute sotto quattro distinti profili: legale, contrattuale, contabile (secondo i principi nazionali OIC e internazionali IAS/IFRS) e fiscale.

Tutte le operazioni esaminate sono trattate con lo scopo di fornire un quadro quanto più possibile esauriente, aggiornato e interdisciplinare, con riferimento anche a fattispecie sinora in tutto o in parte inesplorate da dottrina, prassi e giurisprudenza, riservando particolare attenzione alle modifiche normative di recente introdotte dal legislatore fiscale, agli autorevoli contributi forniti dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC),

agli studi elaborati dal Consiglio Nazionale del Notariato e alle massime societarie pubblicate dalle commissioni notarili, ai chiarimenti dell'Amministrazione finanziaria. Il CD-Rom allegato al volume contiene importanti modelli e facsimile di documenti personalizzabili.

| | |
|----------------|-------------------------------------|
| Titolo | OPERAZIONI DI FINANZA STRAORDINARIA |
| Autori | Gianluca Cristofori |
| Prezzo | € 98,00 |
| Anno | 2008 |
| Editore | IL SOLE 24 ORE PIROLA |

a cura di Gianluca Cristofori

OPERAZIONI DI FINANZA STRAORDINARIA

VERSIONE WINDOWS™

Aspetti legali, contrattuali,
contabili, fiscali
di tutte le operazioni straordinarie

CD-Rom con modelli
e facsimili personalizzabili





RISK CONTROL

**Sottoscritta la convenzione con Dun & Bradstreet
per un accesso più conveniente alle informazioni commerciali**

Per informazioni

D&B Simona Vagelli 06 72974205 vagellis@dnb.com

Assilea Servizi Francesco Pascucci 06 99703627 francesco.pascucci@assilea.it

Pillole dalla Rassegna Stampa Leasing

Notizie e curiosità sul Leasing tratte dalla Rassegna Stampa pubblicata quotidianamente sul sito dell'Associazione

Il Sole 24 Ore 1/9/2008

L'ultimo rapporto dell'Osservatorio sugli intermediari finanziari specializzati nel leasing, factoring e credito al consumo della Sda Bocconi mostra come con il rallentamento dell'attività produttiva delle imprese anche il leasing e il factoring abbiano vissuto nel 2007 un anno di assestamento. Il giro d'affari complessivo del factoring nel 2007 è stato positivo (+2,45%) a quota 113,4 milioni di euro grazie alla componente pro-soluta (+5,39%), che trasferisce il rischio dall'imprenditore all'intermediario, mentre quella pro-solvendo è risultata in flessione (-3,12%). La ridotta crescita economica del 2007 e la minore appetibilità del leasing introdotta dal precedente Governo attraverso l'introduzione di una durata minima superiore del contratto hanno avuto ripercussioni negative sul settore leasing, la

cui domanda in termini di numero di contratti è diminuita del 12,7% mentre, il controvalore monetario è aumentato dell'1,1%. Per quanto riguarda infine il settore del credito al consumo, i tassi di crescita risultano sempre sostenuti (+13,8%) ma in rallentamento rispetto agli anni precedenti e nel 2007 si è evidenziata una brusca riduzione della redditività del settore, ai minimi con un rendimento del capitale investito (Roa) mediamente pari all'1,02%.

ADN Kronos 2/9/2008

Nel primo semestre 2008 la produzione commerciale di stipulato leasing di MPS Leasing & Factoring è cresciuta del 16,29% rispetto al 30 giugno 2007, per un valore complessivo di 933,3 milioni di euro e di 5.222 contratti (+22,27%). E' quanto emerge dalla relazione semestrale approvata dal Consiglio di Amministrazione

della società presieduto da Massimo Bernazzi, su proposta del direttore generale Gianfranco Antognoli.

Finanza e Mercati 3/9/2008

E' stato annunciato dalla Toyota Motor Corporation al Ministero Giapponese dell'Ambiente l'avvio, a partire dal 1° settembre, di un nuovo modello di veicolo ibrido a fuel cell, «Toyota FCHV - adv». La casa giapponese prevede di concedere in leasing questo modello auto - caratterizzato da migliori prestazioni in termini di autonomia e avviamento a bassa temperatura rispetto al precedente Toyota FCHV - anche ad altri enti statali, ad amministrazioni locali e a società del settore energetico.

La Nazione 3/9/2008

La nuova caserma dei carabinieri di Follonica sarà oggetto di un appalto pubblico attra-

verso la nuova e sperimentale procedura consentita a seguito della Finanziaria 2007: l'acquisto in leasing, tramite l'individuazione mista di società finanziarie e costruttori.

ADN Kronos 4/9/2008

Leasint, società del Gruppo Intesa Sanpaolo in cui sono da quest'anno confluite Intesa Leasing e Sanpaolo Leasint, ha chiuso il primo semestre del 2008 con un utile netto di 46,8 milioni di euro, in crescita del 22,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il Piccolo di Trieste 4/9/2008

Tre giorni di festeggiamenti per l'apertura di Qlandia, il nuovo grande centro commerciale che sorge nei pressi della galleria del Panovec, sulla strada tra Casa Rossa e Nova Gorica finanziato dalla Hypo Leasing su un'area di 25mila metri quadrati con un parcheggio da 350 posti auto.

Data Manager 5/9/2008

Infor ha annunciato una nuova collaborazione con IBM Global Financing, la divisione aziendale di leasing di IBM e la più grande finanziaria del mondo nel settore IT. In base al nuovo accordo, i clienti di Infor in tutto il mondo potranno otte-

nere finanziamenti, tramite IBM Global Financing, per l'acquisto dei prodotti Infor, oltre che per l'hardware e i servizi complementari.

Asca 5/9/2008

“Il Mediocredito del Friuli Venezia Giulia può studiare dei sistemi di capitalizzazione che sono importanti soprattutto per il comparto della piccola impresa; pensiamo tra l'altro al leasing azionario”. Lo ha dichiarato il presidente del Mediocredito, Massimo Paniccia, a margine di un incontro con la stampa all'Api di Udine.

Marketpress.info 9/9/2008

Banca Italease comunica che, nella tarda serata del 17 luglio, ha finalizzato un'operazione di warehouse di crediti rivenienti da contratti di leasing originati da Società del Gruppo. Tale operazione ha consentito al Gruppo di ottenere funding per un importo di circa 640 milioni di Euro ed è stata perfezionata con l'intervento di primarie controparti.

Finanza e Mercati 10/9/2008

Il *credit crunch* non guarda in faccia nessuno e mette i bastoni tra le ruote anche alla

finanza islamica. Da inizio anno, il controvalore totale delle emissioni di sukuk - obbligazioni islamiche Shari'ah compliant - è stato pari a 14 miliardi di dollari, contro i circa 23 miliardi del medesimo periodo del 2007. Più della metà dei sukuk di recente lancio appartengono alla catego-



ria dei “ijara” - leasing -, una conseguenza del dibattito in corso nel mondo islamico sulla coerenza di parte degli strumenti emessi finora nel nome del Corano.

La Repubblica 20/9/2008

Mauro Matias Zarate, 21 anni, attaccante argentino scovato

in Qatar nell’Al-Sadd è l’ultimo esempio del metodo “Lotito”: l’acquisto in leasing. Due milioni per il prestito in prova, se funziona paghi 5,5 la proprietà o 15 il tutto.

L’Unione Sarda 23/9/2008

La Asset Management Advisor (Ama), società svizzera attiva nella consulenza nei settori aeronautico e navale, ha formalizzato una manifestazione d’interesse per l’acquisizione e/o il noleggio di almeno 30 aeromobili Md 82 e Atr 72 di proprietà di Alitalia. Ama mira all’acquisizione di non meno del 50% degli aeromobili di interesse e all’utilizzo dello strumento del «wet lease» (leasing con equipaggio) per la rimanente parte dei velivoli. In Italia la Ama è presente con due società: la CapitalServices nel settore dei servizi di noleggio sia aeronautico che navale e la Capitalease che ha richiesto a Bankitalia le autorizzazioni all’esercizio delle attività di locazione finanziaria di beni mobili registrati.

ITNews.it 23/9/2008

Bombardier Transportation ha siglato dei contratti con la società di leasing Railpool per la consegna di 58 locomotive Bombardier Traxx. Il valore dei

due contratti è stimato a circa 192 milioni di euro (276 milioni di dollari USA). L’accordo include un’opzione per la consegna di altre 80 locomotive. La consegna delle prime locomotive è prevista nell’agosto 2009.

Brescia Oggi 28/9/2008

Nel settore dell’arte le banche italiane si rifanno agli esperti. Uno degli istituti di credito con maggiore esperienza è Unicredit private banking che, fin dal 1998, è attiva in questo campo grazie alla collaborazione con Christie’s. Nel 2004 il gruppo ha aperto un ufficio interno di art advisory, diretto da Domenico Filipponi, esperto proveniente dalla nota casa d’aste britannica, e nel dicembre di due anni fa ha varato l’indice sull’arte «Upb Ars Value index», calcolato grazie alla consulenza di ArsValue, società specializzata sul mercato italiano dell’arte del ‘900. Intesa-Sanpaolo private banking, che ha un accordo di advisory con Eikonos arte, a fine 2004 ha lanciato un servizio di leasing per le opere d’arte.

E.B.

Il Testo integrale degli articoli è consultabile al sito www.assilea.it nella sezione Servizi Riservati - Rassegne.





Vita Associativa

Notizie dal mondo Assilea

Variazioni Associate

Fusione

Il socio corrispondente **BPU Esaleasing S.p.A.** è stato incorporato per fusione nella **SBS Leasing S.p.A.** con atto notarile del 30 giugno 2008 ed effetto dal 5 luglio 2008.

Contestualmente **SBS Leasing S.p.A.** ha variato la propria denominazione in **UBI Leasing S.p.A.**

Il socio corrispondente **Monza e Brianza Leasing S.p.A.** è stato incorporato nella **Privata Leasing S.p.A.** con effetto dal 24 giugno 2008.

Il **Mediocredito del Friuli - Venezia Giulia S.p.A.** ha comunicato che a far data 1 agosto 2008 ha acquistato il 100% della **Friulia Lis S.p.A.** subentrando in tutti i rapporti di quest'ultima.

Findomestic Banca S.p.A. ha comunicato che il 4 giugno 2008 ha proceduto alla fusione per incorporazione di Findomestic Leasing Spa con effetti giuridici a partire dal 1 luglio 2008.

Cessione di ramo d'azienda

In data 1 luglio 2008 **Locat S.p.A.** ha acquisito il ramo di azienda di **MCC S.p.A.**

Variazione del vertice aziendale

La **Toyota Financial Services (UK) PLC** ha comunicato che il ruolo di CEO, dal 1° agosto, è ricoperto dal dott. Rolando Ventura che torna in Italia dopo la sua esperienza di Senior Vice President nella stessa società in Giappone.

Il nuovo direttore generale di **Fortis Lease (Italy) S.p.A.** è il Sig. Renaud Bertrand Simons in sostituzione del Sig. Sandro Casellato.

GIUGNO/SETTEMBRE 2008

- 26 giugno** Gruppo di lavoro della Commissione Fiscale e Contabilità “Fatturazione elettronica” - Milano, Novotel Milano Est.
Il programma dei lavori prevede:
- l'esame di valore degli standard di settore, i benefici per il sistema della Imprese nell'utilizzo di uno standard comune di fatturazione;
 - panoramica sulla diffusione degli standard nell'ambito dell'interscambio elettronico dei documenti;
 - i requisiti essenziali di un progetto per l'interscambio dei documenti in formato elettronico;
 - le implicazioni per l'organizzazione ed i sistemi;
 - i fondamentali del progetto (obiettivi, benefici attesi, infrastruttura tecnologica, impegni delle Parti, metodologia, tempi, costi);
 - il Gruppo di lavoro come metodologia di riferimento.
- 3 luglio** Gruppo di lavoro della Commissione Risk Management “Rischi operativi” - Milano, sede di Abf Leasing SpA.
Il programma dei lavori prevede l'esame della tassonomia e della struttura del database delle perdite operative.
- 10 luglio** Gruppo di lavoro della Commissione Fiscale e Contabilità “PVC Leasing nautico” - Roma, sede di Assilea in videoconferenza con sede della Leasint SpA a Milano.
Il programma dei lavori prevede la discussione la definizione con l'ausilio dello Studio Tributario Picardi Vitali Romagnoli di una lettera standard da inviare alla clientela del settore nautico.
- 4 settembre** Gruppo di lavoro della Commissione Fiscale e Contabilità “Leasing impianti energetici” - Roma, sede di Assilea in videoconferenza con sede di Locat SpA a Milano.
Il programma dei lavori prevede la definizione degli elementi distintivi al fine di qualificare le diverse operazioni come strumentali ovvero immobiliari; l'analisi della tipologia contrattuale adottata da ciascuna Associata; il trattamento civilistico e ai fini delle imposte indirette delle operazioni.
- 11 settembre** Osservatorio Permanente sul Mercato - Milano, sede di Selmabipiemme Leasing SpA.
Il programma dei lavori prevede la presentazione, da parte di rappresentanti di PwC, dei primi risultati dell'indagine sulle reti di vendita indirette condotta sulle principali società di leasing.
- 19 settembre** Consiglio Associativo - Roma, presso la sede di Assilea.
- 23 settembre** Commissione Legale - Roma, presso la sede di Assilea.
Il programma dei lavori prevede:
- il resoconto dell'attività svolta;
 - la pianificazione delle attività future.
- 26 settembre** Benchmarking economico finanziario - Roma, sede di Assilea, in videoconferenza con sede di Teleleasing SpA a Milano.
Il programma dei lavori prevede l'illustrazione, a cura del dott. Gatti, del primo report delle elaborazioni al 31.12.2007 ed il confronto con i periodi di riferimento precedenti.
- 30 settembre** Commissione BDCR - Roma, sede di Assilea.
Il programma dei lavori prevede:
- l'analisi delle attività svolte, di quelle in corso e dei progetti futuri;
 - la discussione e l'approvazione del tracciato di contribuzione della nuova release BDCR;
 - l'eventuale riconoscimento delle tre province di Monza e Brianza, Fermo e Barletta.

- Agevolato** 37 Regione Emilia Romagna. Programma triennale Attività Produttive . Misura 1.1 Azione B - Progetti Integrati di Impresa.
- Agevolato** 38 Agevolazioni LL. 1329/65 "Sabatini", 598/94 e 662/96 "Fondo di Garanzia" Servizio di consulenza MCC.
- Agevolato** 39 Attivazione servizio di ricerca "Leasing agevolato" .
- Agevolato** 40 Credito d'imposta per acquisizioni tramite leasing di beni strumentali nuovi in aree svantaggiate. Chiarimenti ministeriali.
- Agevolato** 41 Fondo di Controgaranzia per le Regioni Adriatiche A.R.C.O.
- Agevolato** 42 Regione Marche. POR 2007-2013: Sostegno agli investimenti tecnologici nelle PMI.
- Agevolato** 43 Regione Marche. POR 2007-2013: Sostegno agli investimenti finalizzati al risparmio energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili da utilizzare in contesti produttivi.
- Agevolato** 44 Regione Marche. L. 240/81 - Artigiancassa. Modifiche al regolamento.
- Agevolato** 45 Regione Marche. L. 598/94 - art. 11.
- Auto** 8 Regione Lombardia: regolarizzazione agevolata della tassa automobilistica dovuta per gli anni 2005 - 2006.
- Auto** 9 Regione Lombardia: regolarizzazione agevolata della tassa automobilistica dovuta per gli anni 2005 - 2006 - Aggiornamento.
- Auto** 10 Immatricolazione di autoveicoli di provenienza comunitaria. Chiarimenti ministeriali.
- Auto** 11 Regione Lombardia: regolarizzazione agevolata della tassa automobilistica dovuta dal 1.1.2004 al 31.12.2007.
- BDCR** 3 Nuova Versione Diagnostico (211).
- BDCR** 4 Progetto Normalizzazione-Validazione Anagrafiche.
- BDCR** 5 Seminario "l'andamento dei pagamenti".
- BDCR** 6 Migrazione da rete SNA.
- BDCR** 7 Nuova Versione Diagnostico (211).
- Fiscale** 27 Manovra correttiva 2009 - 2011: novità per le società di leasing.
- Fiscale** 28 Manovra fiscale 2008: novità per le società di leasing.
- Fiscale** 29 Anagrafe dei rapporti finanziari. Comunicazione all'Archivio rapporti dei soggetti delegati, dei procuratori e delle operazioni extra-conto. Ulteriori chiarimenti.
- Fiscale** 30 Archivio dei rapporti finanziari. Comunicazione dell'Agenzia delle entrate.
- Fiscale** 31 Immatricolazione di autoveicoli di provenienza comunitaria. Chiarimenti ministeriali.
- Fiscale** 32 Credito d'imposta per acquisizioni tramite leasing di beni strumentali nuovi in aree svantaggiate. Chiarimenti ministeriali.
- Fiscale** 33 Pagamenti in materia di Pubblica amministrazione. Chiarimenti.
- Fiscale** 34 Operazioni straordinarie - decreto ministeriale.
- Fiscale** 35 Testo Legge n.133 del 6 agosto 2008 di conversione, con modificazioni, del DL n.112/08.
- Fiscale** 36 Trattamento fiscale ai fini delle imposte indirette del contratto di cessione di crediti stipulato a garanzia del pagamento dei canoni di un leasing immobiliare - Chiarimenti ministeriali.
- Fiscale** 37 Adesione ai verbali di constatazione nel settore dell'IVA. Art. 83, co. 18 del DL. n.112/08. Chiarimenti ministeriali.
- Fiscale** 38 IVA e imposte sul reddito. Prestazioni alberghiere e di somministrazioni di alimenti e bevande. Chiarimenti ministeriali.
- Fiscale** 39 Riqualficazione fiscale del contratto di sale & lease back. Giurisprudenza.
- Fiscale** 40 Adesione ai verbali di constatazione. Art. 83, co. 18 del DL. n.112/08. Provvedimento ministeriale.

- Immobiliare** 11 Convegno Nomisma del 9 luglio su Basilea 2 e il valore degli immobili.
- Immobiliare** 12 Sicurezza degli impianti degli immobili: soppresso art.13 del DM 37/2008.
- Immobiliare** 13 Semplificazione della disciplina per l'installazione degli impianti all'interno degli edifici. Novità per l'edilizia contenute nel DL 112/08.
- Informativa** 10 Convegno Nomisma del 9 luglio su Basilea 2 e il valore degli immobili.
- Informativa** 11 chiusura CRIC.
- Informativa** 12 Convegno Leaseurope a Madrid dal 5 al 7 ottobre 2008.
- Informativa** 13 Attivazione dell'Area dedicata al Leasing Pubblico nel sito internet Assilea.
- Leasing-Forum** 18 Corso di Formazione "L'analisi di Bilancio nel Leasing: lettura, riclassificazione e Banche Dati" - Milano, 24 e 25 settembre 2008.
- Leasing-Forum** 19 Seminario "l'andamento dei pagamenti".
- Legale** 11 Disposizioni per contrastare il terrorismo internazionale.
- Legale** 12 Limitazioni all'uso del contante e dei titoli al portatore. Modifiche all'art. 49 del D.lgs n. 231/2007.
- Legale** 13 Regolamento ISVAP sull'attività di intermediazione assicurativa. Misura e modalità di versamento all'ISVAP del contributo dovuto per l'anno 2008 dagli intermediari assicurativi.
- Legale** 14 Anagrafe dei rapporti finanziari. Comunicazione all'Archivio rapporti dei soggetti delegati, dei procuratori e delle operazioni extra-conto. Ulteriori chiarimenti.
- Legale** 15 Archivio dei rapporti finanziari. Comunicazione dell'Agenzia delle entrate.
- Legale** 16 Validità carta d'identità. Estensione da 5 a 10 anni.
- Legale** 17 ANTIRICICLAGGIO - Delega di competenze, in materia di procedimenti amministrativi sanzionatori antiriciclaggio, alle Direzioni territoriali dell'economia e delle finanze.
- Legale** 18 ANTIRICICLAGGIO - Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze. Lista di Stati extracomunitari con obblighi equivalenti a quelli della Direttiva 2005/60/CE.
- Legale** 19 Attivazione dell'Area dedicata al Leasing Pubblico nel sito internet Assilea.
- Lettere-Circolari** 13 "Ranking" Leaseurope (Classifiche europee di stipulato e di out-standing leasing).
- Lettere-Circolari** 14 Raccolta Bilanci 2007 Associate Assilea on-line.
- Lettere-Circolari** 15 Pubblicazione Osservatorio Regionale sul Leasing 2007.
- Lettere-Circolari** 16 Chiusura estiva degli uffici.
- Lettere-Circolari** 17 Classifiche out-standing primo semestre 2008.
- Lettere-Circolari** 18 Classifiche europee stipulato leasing e Newsletter Leaseurope.
- Lettere-Circolari** 19 Classifica provvisoria out-standing leasing al 30.06.2008.
- Tecnica** 10 Convegno Nomisma del 9 luglio su Basilea 2 e il valore degli immobili.
- Tecnica** 11 Usura - Tassi soglia vigenti a partire dal 1° luglio 2008.
- Tecnica** 12 Seminario "l'andamento dei pagamenti".
- Tecnica** 13 Tasso ufficiale di riferimento.
- Tecnica** 14 Transazioni commerciali - saggio di interesse per i ritardi nei pagamenti.
- Tecnica** 15 Usura - Tassi soglia vigenti a partire dal 1° luglio 2008.
- Tecnica** 16 Individuazione dei termini e delle unità organizzative responsabili dei procedimenti amministrativi di competenza della Banca d'Italia relativi all'esercizio delle funzioni di vigilanza in materia bancaria e finanziaria. Provvedimento Banca d'Italia.
- Tecnica** 17 Usura - Tassi soglia vigenti a partire dal 1° ottobre 2008.

PARERI

- Fiscale** 7 Operazione di locazione finanziaria immobiliare con un comune. Applicazione dell'imposta di registro sul contratto.
- Fiscale** 8 Determinazione del valore normale di un immobile.
- Fiscale** 9 Contratto di locazione finanziaria avente ad oggetto un terreno da adibire a parcheggio.
- Fiscale** 10 Registro dei beni ammortizzabili - Articolo 12 del dpr 7 dicembre 2001, n.435.

FORMAZIONE

CALENDARIO INIZIATIVE IN PROGRAMMA

| INIZIATIVA | TITOLO | DATA | GIORNI | CITTÀ | COSTO (IVA esclusa) |
|---------------------|--|------------|--------|--------|------------------------|
| Corso di Formazione | Audit e Compliance nel Leasing: controllo, consulenza, creazione del valore | 26/11/2008 | 2 gg. | Milano | € 1.000,00 |
| E-Le@rning Leasing | Il Leasing in Italia | - | - | - | € 100,00 |
| E-Le@rning Leasing | Gli adempimenti Antiriciclaggio per le società di Leasing | - | - | - | € 250,00 |
| E-Le@rning Leasing | Corso Base sull'Intermediazione Assicurativa (30 ore) | - | - | - | € 200,00 |
| E-Le@rning Leasing | Corso di aggiornamento annuale sull'Intermediazione Assicurativa (15 ore) | - | - | - | € 200,00 |



Listino Pubblicitario

PAGINA PUBBLICITARIA SULLA RIVISTA PERIODICA ASSOCIATIVA “LA LETTERA DI ASSILEA”

Tiratura: n. 2.000 copie circa

Singolo numero

Pagina intera interna: € 1.000,00 (+ IVA)

Da n. 2 a n. 3 numeri: sconto del 10%

Da n. 4 a n. 5 numeri: sconto del 20%

Da n. 6 numeri: sconto del 30%

BANNER PUBBLICITARIO SUL PORTALE INTERNET ASSOCIATIVO WWW.ASSILEA.IT

Contatti medi giornalieri: n. 3.500 circa

Area riservata “Società di Leasing”

Singola settimana solare: € 1.000,00 (+ IVA)

Da n. 2 a n. 4 settimane solari: sconto del 10%

Da n. 5 settimane solari: sconto del 20%

Aree “Fornitori Leasing” e “Clienti Leasing”

Singola settimana solare: € 750,00 (+ IVA)

Da n. 2 a n. 4 settimane solari: sconto del 10%

Da n. 5 settimane solari: sconto del 20%

BANNER PUBBLICITARIO SULLA NEWSLETTER ELETTRONICA “IL ROBOT ASSILEA”

Destinatari: n. 1.300 circa (n. 2 invii al giorno)

Singola settimana solare: € 500,00 (+ IVA)

Da n. 2 a n. 4 settimane solari: sconto del 10%

Da n. 5 settimane solari: sconto del 20%

Abbonamenti e pubblicità: laletteradi@assilea.it



ASSILEA - Associazione Italiana Leasing

Piazzale Ezio Tarantelli 100 - 00144 Roma • Tel. 06 9970361 • Fax 06 45440739