

LA LETTERA DI ASSILEA

MENSILE DI INFORMAZIONE INTERNA
DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA LEASING
A CURA DI ASSILEA SERVIZI S.U.R.L.

GENNAIO 2006 N 1 A 12



GLI AUGURI DEL PRESIDENTE CORSO

I segnali che possiamo leggere all'inizio del 2006 nella realtà economica e politica del nostro Paese e nel contesto internazionale, sono quest'anno quanto mai incerti. Agli ottimismo che provengono dai cenni di ripresa dell'economia nazionale e internazionale si contrappone una serie di singoli eventi negativi del sistema Italia, spesso anche eccessivamente enfatizzati dai media. Seppure in frenata, la dinamica del leasing continua ad essere positiva e il settore anche in un contesto di maturità raggiunta in determinati comparti, mostra la vitalità di sempre, scoprendo nuove nicchie di mercato ed offrendo nuovi prodotti al servizio di una clientela sempre più esigente e più variegata.

E' dunque con spirito di fiducia, pur consapevole delle sfide che l'intero settore e l'Associazione che lo rappresenta dovranno affrontare, che rivolgo i miei più sinceri auguri di buon anno a tutti i lettori della Lettera di Assilea.

Rosario Corso

L'IMPATTO DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO SULL'ATTIVITA' DI LEASING NAUTICO

dell'Avv. Massimo Rodolfo La Torre

1. Il d. lgs 18 luglio 2005, n. 171, pubblicato nel Supplemento ordinario n. 148/L alla Gazzetta Ufficiale n. 2002 del 31 agosto

2005, oltre ad introdurre nell'ordinamento giuridico nazionale un apposito *Codice della nautica da diporto*, ha recepito la direttiva comunitaria 2003/44/CE, relativa appunto al riavvicinamento delle disposizioni riguardanti le "imbarcazioni" da diporto, ma non anche le navi.

Il Codice è suddiviso in Titoli, Capi e Sezioni; è corredato di XVI allegati tecnici ed è prevista in capo al Governo dalla legge delega la sua revisione ed integrazione entro un anno dall'entrata in vigore, avvenuta lo scorso 15 settembre 2005.

2. TITOLO I – REGIME DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Il Titolo I, recante il *Regime della navigazione da diporto*, è suddiviso in due capi: il Capo I, contenente le Disposizioni generali ed il Capo II, nel quale è stata recepita la direttiva comunitaria in materia di progettazione, costru-

AUTORIZZAZIONE TRIB.
N. 6/98 DEL 13.1.98

DIRETTORE RESPONSABILE
ING. FABRIZIO MARAFINI

STAMPA
PALOMBI & LANCI S.r.l.
VIA MAREMMANA INF. KM. 0,500
(VILLA ADRIANA) - TIVOLI

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO
POSTALE D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46
Art. 1, comma 2 - DCB Roma)



zione ed immissione in commercio di unità da diporto.

2.1. CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

L'Art. 1 definisce le finalità e l'ambito di applicazione del Codice.

Per navigazione da diporto il comma 2 intende la navigazione effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro.

Il Codice nasce con il preciso intento di costituire un autonomo corpo normativo diretto ad emancipare la nautica da diporto dalla disciplina del Codice della navigazione del 1942.

Pertanto, ai sensi del comma 3 dell'art. 1 del C.n.d., per quanto non previsto dallo stesso Codice, in materia di navigazione da diporto si applicano prima le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento e, quindi, solo in mancanza di disposizioni contenute in leggi speciali sono applicabili le disposizioni del codice della navigazione e le relative disposizioni attuative.

L'Art. 2 si occupa dell'*uso commerciale delle unità da diporto* e, quindi, di quella particolare attività la cui disciplina è necessariamente suddivisa tra il Codice della nautica da diporto, per quanto riguarda lo statuto giuridico ed il regime amministrativo applicabile alle unità da diporto ed al tipo di navigazione cui queste sono abilitate, ed il Codice della navigazione per quanto riguarda l'esercizio "commerciale" e, quindi, di impresa armatoriale delle stesse.

L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

- a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;
- b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;

c) è utilizzata da centri di immersione e addestramento subacqueo.

L'utilizzazione a scopi commerciali è annotata nei registri di iscrizione con l'indicazione delle attività svolte e dei **proprietari o armatori delle unità** e del numero di iscrizione nel registro delle imprese presso la CCIAA. Gli estremi dell'annotazione è riportata anche sulla licenza di navigazione.

In questi casi il Cnd distingue espressamente il proprietario dall'esercente dell'unità da diporto, per cui se questo è un soggetto diverso, come ad esempio nel caso della loro concessione in locazione finanziaria, è necessario che l'utilizzatore-esercente l'unità da diporto a scopi commerciali renda la dichiarazione di armatore sulla base della disciplina prevista dal Codice della navigazione.

Infine, l'Art. 3 distingue le unità da diporto in: a) navi da diporto: di lunghezza superiore a 24 m; b) imbarcazioni da diporto: lunghezza compresa tra 10 e 24 m.; e c) natanti da diporto: lunghezza fino a 10 m.

2.2. CAPO II – PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E IMMISSIONE IN COMMERCIO DELLE UNITA' DA DIPORTO

La disciplina contenuta nel Capo in esame (artt. 4-13) riguarda solo i natanti e le imbarcazioni da diporto, anche se destinate a scopo commerciale ai sensi dell'art. 2 (art. 4, comma 4), nonché i motori ed i componenti di cui all'allegato I; sono espressamente escluse dal rispetto della disciplina di cui al Capo II i beni elencati nel comma 2 dell'art. 4; mentre per la progettazione e costruzione delle navi da diporto si applicano le disposizioni del codice della

navigazione e del regolamento di attuazione in forza dell'espresso rinvio operato dall'art. 14.

Avendo recepito una c.d. "direttiva prodotto" o del "nuovo approccio", il rispetto dei requisiti essenziali di sicurezza di cui all'art. 6, che richiama l'Allegato II, riguarda essenzialmente i costruttori per cui la conformità delle unità da diporto, delle moto d'acqua, dei motori e dei componenti di cui all'allegato I a tali requisiti è attestata dalla marcatura CE che deve accompagnare tali beni.

Il successivo art. 7 riguarda, invece, chi "immette in commercio" tali beni e, quindi, indirettamente le società di leasing che pur non immettendo direttamente in commercio le unità da diporto con i relativi motori, però, li concedono in locazione finanziaria.

Pertanto, dal combinato disposto dell'art. 7 con l'art. 8 si ha che possono essere immessi in commercio le unità da diporto, i motori ed i componenti di cui all'allegato I che siano provvisti della marcatura CE.

La marcatura CE deve essere apposta in modo visibile e deve essere leggibile ed indelebile; inoltre, la marcatura CE deve essere corredata del numero di identificazione dell'organismo responsabile della effettuazione delle procedure di garanzia della qualità della produzione, della qualità totale e della qualità del prodotto con le relative verifiche, ai sensi di quanto previsto negli allegati X-XIV del Codice.

Nel caso in cui i prodotti di cui sopra formino oggetto di disciplina da parte di altre direttive comunitarie relative ad aspetti diversi che prevedano l'apposizione della marcatura CE, quest'ultima indica che gli stessi si presumono conformi anche alle disposizioni di tali direttive.



La marcatura CE indica che il prodotto è conforme alle direttive applicabili o alle pertinenti parti delle stesse. In questi casi, i riferimenti alle suddette direttive applicate dal costruttore devono essere riportati nei documenti, nelle dichiarazioni di conformità o nelle istruzioni per l'uso che accompagnano tali prodotti sulla base di quanto disposto da queste direttive (art. 8, comma 4).

Le unità da diporto, le moto d'acqua, i motori ed i componenti di cui all'allegato I devono essere inoltre accompagnati dalla dichiarazione di conformità CE di cui all'allegato VIII rilasciata dal costruttore o dal suo mandatario stabilito nella comunità (v. art. 19 e allegato VIII).

La valutazione della conformità delle imbarcazioni da diporto, delle moto d'acqua, dei motori e dei componenti di cui all'allegato I è svolta dal costruttore o dal suo mandatario nella comunità sulla base di quanto disposto dai commi 2-4 dell'art. 9; questi predispongono le avvertenze e le istruzioni d'uso, nonché le attestazioni di conformità in lingua italiana.

Se alle valutazioni di conformità di cui al citato art. 9 non vi provvede né il costruttore, né un suo mandatario nella comunità, l'obbligo cade su colui che immette il bene nel mercato comunitario, il quale si deve avvalere per tale verifica di un organismo notificato di cui all'art. 10.

La vigilanza sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui al Capo II è demandata al Ministero delle attività produttive ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che vi provvedono, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, sulla base di quanto disposto dall'art. 11; a tali amministrazioni è attribuito inoltre l'esercizio

della c.d. "clausola di salvaguardia" di cui all'art. 12, che consiste nella possibilità di vietare o limitare l'immissione nel mercato o ritirare provvisoriamente dal mercato beni che ancorché marcati CE possano mettere in pericolo la sicurezza e la salute delle persone, dei beni o dell'ambiente.

3. TITOLO II – REGIME AMMINISTRATIVO DELLE UNITA' DA DIPORTO

3.1. CAPO I – ISCRIZIONE DELLE UNITA' DA DIPORTO

L'art. 15 al 1° comma dispone che le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, mentre le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici provinciali dei trasporti terrestri.

L'art. 16 reca il particolare regime delle unità da diporto concesse in locazione finanziaria, prevedendo l'iscrizione a nome del locatore, ossia del proprietario, con specifica annotazione sia sul registro che sulla licenza di navigazione del nominativo del locatario, ossia dell'utilizzatore, e della scadenza del contratto.

Al fine di produrre gli effetti della pubblicità notizia ai sensi dell'art. 2644 c.c., gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altro diritto reale su di una imbarcazione o su di una nave da diporto devono essere resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro 60 giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nei registri di iscrizione e con annotazione sulla licenza di navigazione.

Se l'interessato non provvede alla trascrizione nel termine indicato di 60 giorni, l'ufficio di iscrizione dispone il ritiro della

licenza di navigazione.

Considerato che la locazione finanziaria non trasferisce all'utilizzatore la proprietà o un diritto reale sul bene, si ha che l'annotazione del nominativo del locatario non è obbligatoria e costituisce un semplice onere, non trovando applicazione in questo caso nemmeno l'art. 17.

L'iscrizione dell'unità da diporto a nome del locatore, ossia del proprietario, con specifica annotazione sia sul registro che sulla licenza di navigazione del nominativo del locatario, ossia dell'utilizzatore, e della scadenza del contratto, producono effetti ai fini della responsabilità civile di cui all'art. 40, comma 2, e della responsabilità per il pagamento delle contravvenzioni, di cui all'art. 53, comma 2, ma non anche ai fini della distinzione tra la responsabilità del proprietario e quelle dell'esercente l'unità da diporto, per le quali, allo stato attuale della disciplina, resta ferma la valutazione caso per caso dell'opportunità di fare effettuare all'utilizzatore la dichiarazione di armatore ai sensi del codice della navigazione.

E' infatti pacifico che l'"esercizio" della nave non suppone necessariamente il sorgere di un'impresa di navigazione intesa in senso civilistico (art. 2082 c.c.), potendosi avere l'esercizio della nave anche per scopo di diporto¹.

Il problema si pone essenzialmente con riguardo alle navi da diporto per le quali è previsto l'arruolamento di un equipaggio e di un comandante, ma non è del tutto escluso anche per le imbarcazioni.

¹ Cfr. LEFEBVRE-PESCATORE, Manuale di diritto della navigazione, Milano, 1983, p. 355.



Infatti, in mancanza di una previsione espressa analoga a quella contenuta nel 2° comma dell'art. 42, in materia di responsabilità del conduttore nell'ipotesi di unità da diporto concesse in locazione, e nell'assoluta incertezza, allo stato attuale, di un'applicazione analogica di tale previsione alla fattispecie della locazione finanziaria, non si ritiene sufficiente la semplice annotazione nei registri e nella licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore-locatario per fargli assumere la funzione e le responsabilità dell'esercente della nave con tutto ciò che ne consegue sul piano delle responsabilità.

A questo riguardo si osserva, infatti, che l'art. 38 attribuisce al proprietario della nave, e non anche all'utilizzatore-armatore, il compito di chiedere all'autorità competente il rilascio del ruolino di equipaggio sul quale iscrivere i nominativi dei marittimi imbarcati.

L'aspetto è delicato e si auspica una positiva soluzione in sede di revisione del Codice, poiché nel caso della locazione finanziaria la società concedente non può essere la titolare del rapporto di lavoro con il personale imbarcato, titolare oltre tutto di privilegi speciali sulla nave stessa, la cui disciplina recata dal codice della navigazione trova piena ed integrale applicazione anche alle imbarcazioni e navi da diporto sulla base del rinvio residuale ed in bianco contenuto nel comma 3 dell'art. 1.

L'art. 19 disciplina l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto, per la quale il proprietario deve presentare all'autorità competente il titolo di proprietà, la dichiarazione di conformità CE e l'attestazione CE del tipo, se richiesta, nonché la dichiarazione di

potenza dei motori.

Il successivo art. 20 disciplina l'iscrizione provvisoria delle imbarcazioni da diporto, che differisce dalla prima per l'assenza del titolo di proprietà, che viene sostituito dalla copia della fattura di acquisto attestante l'assolvimento degli obblighi fiscali e doganali, e dalla dichiarazione di assunzione di responsabilità dell'intestatario della fattura di acquisto "per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione" fino alla data di presentazione del titolo di proprietà, che dovrà avvenire entro e non oltre 6 mesi, decorsi inutilmente i quali l'iscrizione si ha per non avvenuta, per cui la licenza provvisoria di navigazione ed il certificato di sicurezza sono restituiti all'ufficio che li ha rilasciati ed il proprietario dell'imbarcazione deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'art. 19.

Anche con riguardo alla licenza provvisoria, l'art. 20 parla del "proprietario", che in quanto intestatario della fattura di acquisto, si deve assumere la responsabilità "per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione", senza prendere in considerazione la fattispecie della locazione finanziaria, nella quale tali responsabilità sono invece in capo all'utilizzatore-locatario che ha l'esercizio diretto dell'imbarcazione da diporto.

Infine, nulla si dice in merito alla iscrizioni delle navi da diporto, per le quali trova, quindi, applicazione la disciplina contenuta nel codice della navigazione e nell'art. 315 del relativo regolamento di attuazione, per cui è necessario il certificato di stazza, il titolo di proprietà redatto in una delle forme di cui all'art. 2657 c.c. ed una copia del contratto di locazione finanziaria registrato per l'annotazione del locatario.

Ulteriori dubbi al riguardo saranno fugati quando verrà emanato il decreto ministeriale di cui all'art. 65 che nella lettera a) fa espressa menzione alle modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

3.2. CAPO II – ABILITAZIONE ALLA NAVIGAZIONE DELLE UNITA' DA DIPORTO

I documenti per la navigazione sono rilasciati all'atto dell'iscrizione dall'ufficio che detiene il relativo registro (art. 22).

I documenti per le navi da diporto sono:

- a) la licenza di navigazione, per la navigazione in acque interne e in quelle marittime senza alcun limite;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

I documenti per le imbarcazioni da diporto sono:

- a) la licenza di navigazione che abilita al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche costruttive indicate nella dichiarazione di conformità CE;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

La licenza di navigazione riporta il numero e la sigla di iscrizione ed il nome, il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, il nome del proprietario (ed eventualmente dell'utilizzatore in locazione finanziaria), l'ufficio di iscrizione e il tipo di navigazione autorizzata, la stazza lorda per le navi da diporto. Sono annotati il numero delle persone trasportabili, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altro diritto reale di godimento o di garanzia; nonché



l'eventuale uso commerciale dell'unità da diporto. La licenza di navigazione deve essere tenuta a bordo unitamente al certificato di sicurezza ed agli altri documenti prescritti (art. 23).

Le imbarcazioni e le navi da diporto iscritte nei registri espongono la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione seguito dalla lettera D per le imbarcazioni e dalle lettere ND per le navi. Il proprietario ha la facoltà di contraddistinguere la nave o l'imbarcazione da diporto con un nome, che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione (art. 25).

Il certificato di sicurezza attesta lo stato di navigabilità dell'unità da diporto.

I natanti da diporto sono esclusi dall'obbligo della registrazione e dal rilascio della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza; pertanto, non sono beni mobili registrati, salvo che su richiesta del proprietario siano iscritti nel registro delle imbarcazioni da diporto di cui ne assumono il regime giuridico ed i conseguenti obblighi (art. 27).

La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti da diporto, incluso l'uso commerciale, sono disciplinate, sulla base di quanto previsto nel comma 3 dell'art. 27, dalla competente autorità marittima e della navigazione interna.

Tutte le navi da diporto devono essere dotate di un impianto ricetrasmittente in radio-teleselezione, ad onde elettromagnetiche, secondo quanto stabilito dall'autorità competente.

Tutte le unità da diporto con scafo inferiore a 24 metri che navigano a distanza superiore alle 6 miglia dalla costa devono

essere dotate di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, secondo quanto stabilito dall'autorità competente.

L'apparato ricetrasmittente di bordo deve essere dotato della dichiarazione di conformità alla normativa vigente nazionale o comunitaria rilasciata dal costruttore.

Le navi e le imbarcazioni da diporto in navigazione oltre le 12 miglia dalla costa devono inoltre installare a bordo un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione (art. 29).

3.3. CAPO III – PERSONE TRASPORTABILI ED EQUIPAGGIO

Per le navi e le imbarcazioni da diporto l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota il numero massimo delle persone trasportabili; per i natanti da diporto questo è indicato dal costruttore o dall'emanando regolamento di cui all'art. 65 (art. 34).

L'art. 35 considera una precipua responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto la verifica prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente a formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che si intende intraprendere avendo riguardo alle condizioni meteo-marine ed alla distanza da porti sicuri.

I servizi di bordo per le imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dagli ospiti che abbiano compiuto il 16° anno di età per i servizi di coperta ed il 18° per quelli di macchina.

I servizi di bordo per le navi da diporto devono essere svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna, quelli complementari di camera e di

cucina anche dagli ospiti che abbiano compiuto il 16° anno di età.

3.4 CAPO V – RESPONSABILITÀ DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO

Con riguardo alla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla navigazione delle unità da diporto, il 1° comma dell'art. 40 richiama la disciplina contenuta nell'art. 2054 c.c. applicando la prescrizione breve di 2 anni di cui all'art. 2947, comma 2, c.c.

Il 2° comma dell'art. 40 sancisce la responsabilità solidale dell'utilizzatore in locazione finanziaria con il conducente in vece del proprietario.

Il successivo art. 41 estende alle unità da diporto, con esclusione delle unità a remi ed a vela senza motore ausiliario, ed ai motori amovibili la disciplina sull'assicurazione obbligatoria di cui alla legge n. 990/69, ora trasfusa nel *Codice delle assicurazioni private* (d. lgs. 7 settembre 2005, n. 209).

4. TITOLO III – DISPOSIZIONI SPECIALI SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO E SULLA MEDIAZIONE

4.1. CAPO I – LOCAZIONE DI UNITÀ DA DIPORTO

L'art. 42 definisce la locazione di unità da diporto come *"il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato"*.

Tale definizione non differisce nel contenuto da quanto disposto in materia di locazione dall'art. 1571 c.c. e di locazione di nave dall'art. 376 c. nav., anche se quest'ultima norma non fa espresso riferimento al contratto. Il



locatore può essere sia il proprietario che l'armatore.

Molto opportunamente, il 2° comma dell'art. 42 stabilisce che in caso di locazione è il conduttore che esercita la navigazione, assumendone i relativi rischi e le responsabilità, anche se l'obbligo di assicurare l'unità da diporto, ai sensi della legge n. 990/69, compete al locatore, costituendo, ai sensi dell'art. 45, una delle sue obbligazioni "principali" unitamente agli altri obblighi di consegnarla in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza e munita dei documenti necessari per la navigazione.

Pur non menzionandola direttamente, ma quale principio generale scaturente dall'art. 1575 c.c., il locatore deve garantire il pacifico godimento dell'unità da diporto, estendendosi tale garanzia anche contro i privilegi, le azioni *in rem* e i sequestri derivanti da obbligazioni o fatti relativi all'esercizio dell'unità anteriori all'inizio della locazione.

L'eventuale applicazione analogica al caso di specie delle disposizioni del codice civile e di quello della navigazione deve essere fatta avendo particolare riguardo alla durata, agli scopi ed ai soggetti che intervengono nella locazione di unità da diporto.

A differenza del c. nav., che all'art. 377 prevede la forma scritta *ad probationem*, il 3° comma dell'art. 42 impone la forma scritta della locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto, ma non anche dei natanti, *ad substantiam* pena la nullità, con l'obbligo di tenere a bordo l'originale o copia conforme del contratto. Il successivo comma 4 estende anche alla sub locazione ed al contratto di cessione di tali tipi di unità l'obbligo della forma scritta *ad substantiam*.

L'art. 43 esclude il rinnovo tacito del contratto, salvo espresso patto contrario, prevedendo, al 2° comma, per l'ulteriore uso dell'unità da diporto, che non superi la decima parte della durata inizialmente pattuita, un sistema di indennizzo del locatore, in luogo del risarcimento del danno, pari al doppio del corrispettivo pattuito.

Tutti i diritti derivanti dal locazione si prescrivono dopo un anno decorrente dalla scadenza del contratto ovvero, in caso di ritardo, dalla riconsegna dell'unità (art. 44).

L'art. 46 stabilisce che il conduttore ha l'obbligo di usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.

4.2. CAPO II – NOLEGGIO

L'art. 47, che solo parzialmente riproduce l'art. 384 c. nav., definisce il noleggio delle unità da diporto come "*il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marittime o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite da contratto*".

La differenza tra locazione e noleggio è che nella prima l'unità da diporto entra nella completa disponibilità ed uso del conduttore, il quale, ai sensi dell'art. 42, comma 2, esercita la navigazione ed assume i relativi rischi e le responsabilità; nel secondo, invece, "*l'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio*".

Anche per il contratto di noleggio o di subnoleggio di imbarcazioni e navi da diporto è

richiesta la forma scritta *ad substantiam* pena la sua nullità, con l'obbligo di tenere a bordo l'originale o copia conforme; mentre l'art. 385 c. nav. la impone solo a fini probatori.

Ai sensi dell'art. 48, il noleggiante, che può essere il proprietario o l'armatore, è tenuto a mettere a disposizione del noleggiatore l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e della copertura assicurativa, ex legge n. 990/69, estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni ed i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

Sono, invece, obblighi del noleggiatore, salvo espresso patto contrario, l'approvvigionamento del combustibile, dell'acqua e dei lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo (ad esempio, il generatore di corrente) per tutta la durata del contratto (art. 49).

A chiusura dell'esame della disciplina sulla locazione e sul noleggio di unità da diporto, si osserva che mentre il locatore ed il noleggiante sono sempre dei "professionisti", ossia degli imprenditori che utilizzano a fini commerciali l'unità da diporto ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera a), nel caso in cui conduttore o noleggiatore sia una persona fisica che interviene per scopi estranei alla propria attività imprenditoriale o professionale eventualmente svolta a questi contratti trovano applicazione le disposizioni di cui agli artt. 1469-*bis-sexies* c.c., relative ai contratti del consumato-



re ora trasfusi negli artt. 33-38 del *Codice del consumo* (d. lgs. 6 settembre 2005, n. 206).

Nel caso della locazione finanziaria di imbarcazioni e navi da diporto, invece, bisogna distinguere il caso in cui l'utilizzatore sia un'impresa commerciale che ai sensi dell'art. 2 del Cnd impieghi l'unità da diporto per i fini commerciali ivi previsti, dal caso in cui l'utilizzatore sia una persona fisica consumatore, per il quale trovano applicazione le tutele recate dalla citata disciplina sui contratti del consumatore.

4.3. CAPO III – MEDIATORE PER LE UNITÀ DA DIPORTO

A conferma della natura riservata e, quindi, non libera, dell'attività di mediazione, gli artt. 50-51 hanno introdotto la figura del mediatore per le unità da diporto, riservando alle regioni la disciplina relativa ai requisiti ed alle modalità di iscrizione nell'apposito ruolo, la formazione e la conservazione del ruolo, nonché le cause di cancellazione e le norme disciplinari.

5. TITOLO V – NORME SANZIONATORIE (ILLECITI AMMINISTRATIVI)

Di particolare interesse per l'attività di locazione finanziaria si segnala il comma 5 dell'art. 53, che prevede nel caso di violazioni in materia di navigazione che stabiliscono sanzioni amministrative la responsabilità dell'utilizzatore in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

6. TITOLO VI – DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI, TRANSITORIE E FINALI

Di particolare importanza si segnala l'art. 65 che riserva al Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti l'adozione, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del Codice, di un Regolamento di attuazione nel quale si dovranno, tra l'altro, disciplinare, come già visto, le modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa l'iscrizione provvisoria delle prime; le modalità di rilascio delle licenze di navigazione, anche provvisorie e l'organizzazione dello sportello telematico del diportista.

L'art. 66 contiene la lunga lista delle disposizioni abrogate.

PASSAGGIO DELLE CONSEGNE NELLA PRESIDENZA LEASEUROPE AL CONVEGNO DI CASCAIS

Anche quest'anno il Convegno annuale di Leaseurope, che si è tenuto nell'esclusiva cittadina di Cascais sulla costiera portoghese dell'Estoril, ha avuto un grande successo in termini di partecipazioni (con gli italiani, come sempre in testa al numero delle adesioni!), presentandosi come occasione d'incontro e di riflessione, soprattutto ricco di interventi estremamente qualificati nelle sessioni di apertura e di chiusura della manifestazione, pieni di spunti di riflessione sulla dinamica dell'economia e dei mercati leasing europei (le presentazioni disponibili sono scaricabili dal sito www.leaseurope.org cliccando direttamente sul programma della

manifestazione).

Nel corso dell'Assemblea generale Leaseurope che ha preceduto l'evento, è stato nominato il nuovo Presidente della Federazione: Jean-Marc Mignerey, dopo la fine del mandato di Alain Vervaeet che aveva proseguito brillantemente nella linea di direzione fortemente innovativa e dinamica già avviata dall'italiano Massimo Paoletti Perini.

Come è stato evidenziato in un dettagliato articolo pubblicato sul numero di novembre della rivista inglese *Leasing Life*, il nome di Mignerey è molto conosciuto nel mondo del leasing. Dopo aver iniziato la sua carriera nel 1976 in UFB, entrò nel 1982 in Société Général, nel dipartimento specializzato in servizi finanziari. In meno di dieci anni ha trasformato la SG Equipment Finance, attraverso anche una serie di importanti operazioni di acquisizione concentrati soprattutto alla fine degli anni '90, da una società con attività a carattere prevalentemente domestico, in uno dei principali attori in Europa nel comparto dell'equipment e vendor finance. Oggi SGEF, pur confermandosi uno dei leader del mercato leasing in Francia, ha la maggior parte degli asset in leasing situati in Germania e, in generale, il 74% della propria attività è all'estero.

Per contro, relativamente recente è l'ingresso ufficiale di Mignerey ai vertici dell'attività della Federazione Europea: nel settembre del 2002 entra nel Board di Leaseurope come rappresentante della Asf (Associazione nazionale francese) e già 18 mesi dopo diventa Vice Presidente Leaseurope.

E' lui stesso il primo ad ammettere che non sarà facile essere all'altezza dei suoi predecessori. Riferendosi agli ultimi tre



Presidenti Leaseurope (Vervaet, Paoletti e Riese) ha commentato: "Si sono fortemente impegnati ed hanno fatto un grosso lavoro per migliorare il profilo della Federazione." Mignerey guarda al suo nuovo ruolo come ad una serie di sfide cruciali in ambito Leaseurope. La più importante è quella della regolamentazione, in particolare l'implementazione di Basilea II. Leaseurope può fornire un sostegno in questo senso, afferma lui stesso, rendendo cosciente il settore degli ingenti costi e dell'immenso flusso di lavoro che implica l'implementazione della nuova regolamentazione in tema di requisiti patrimoniali. Sul fronte della contabilità, il novo presidente dichiara che Leaseurope "deve seguire molto da vicino l'evoluzione dei nuovi principi di contabilità internazionale." Le discussioni attuali - che hanno visto impegnato il Direttore Assilea in qualità di rappresentante ufficiale Leaseurope, nelle riunioni del Board IAS - riguardano l'implementazione di un sistema di standard contabili per le piccole e medie imprese (SMEs) semplificato. Egli stesso avverte che "Dobbiamo evitare che tali imprese incorrano in regole contabili troppo complesse che potrebbero avere conseguenze sulla nostra clientela così come anche sulle società di leasing."

Altri soggetti che richiedono assistenza sono quei Paesi che presentano mercati leasing meno maturi. A tale proposito Mignerey riferisce che: "A Cascais ho incontrato una delegazione ucraina che desiderava aderire a Leaseurope. Domandavano assistenza nella messa a punto di un corretto contesto normativo in cui condurre gli affari: più specificatamente un adeguato contesto legale, fiscale e contabile.

Chiedevano anche un aiuto nell'organizzare la propria associazione nazionale leasing."

Il nuovo presidente ha ulteriori piani ambiziosi per Leaseurope. Uno di questi è quello di incoraggiare le associazioni nazionali ad integrarsi di più nella Federazione: "Desidero che siano maggiormente coinvolte nella vita associativa di Leaseurope: dopo tutto sono loro le nostre *azioniste*." Questo non si può ottenere stando seduti ad aspettare che accada. Al contrario, riflette Mignerey "Vorrei incrementare il ruolo dei comitati tecnici e dei gruppi di lavoro Leaseurope, dove i professionisti del leasing e i membri delle associazioni nazionali lavorano a fianco degli esperti del Segretariato Leaseurope." Mignerey spera anche di raccogliere più dati dalle associazioni nazionali per il loro impiego nell'attività del Comitato statistiche e marketing di Leaseurope - presieduto dall'italiano Piero Biagi. "In questo modo diventa possibile saperne di più sul mercato globale del leasing e sul peso che il leasing ha nell'economia europea." Un altro obiettivo è quello di "raccolgere commenti e suggerimenti su tutti i temi d'interesse per il nostro settore" dai membri Leaseurope, ad uso dei gruppi di lavoro e dei comitati tecnici della Federazione. Tutto ciò, presumibilmente, aiuterà a raggiungere un altro fine: "Rafforzare la capacità comunicazionale delle associazioni nazionali e dell'intero settore leasing nei confronti delle istituzioni europee."

EUROPEAN LEASING BAROMETER: ITALIANI DI NUOVO OTTIMISTI?

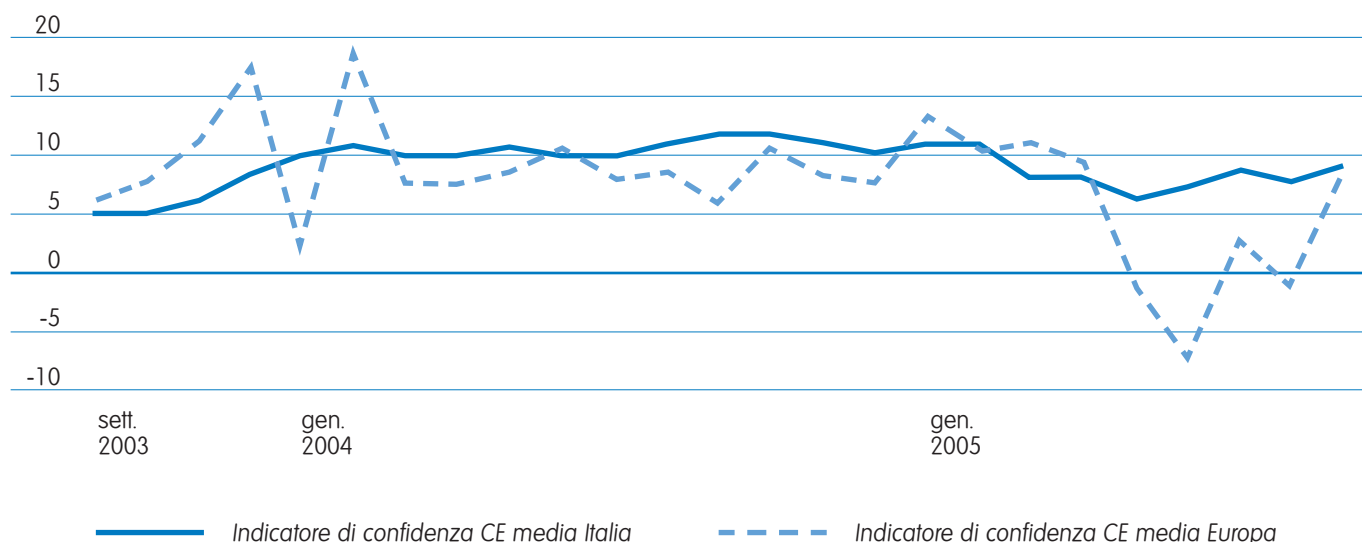
"Economia in ripresa, stretta fiscale nel 2006", questo era il titolo del numero di ottobre del periodico di analisi e previsione Congiuntura ref. che evidenziava gli importanti segnali di ripresa dell'economia rilevabili a partire dal secondo semestre 2005, mettendo però in guardia da facili ottimismo e prevedendo che nel 2006 e 2007 l'economia italiana sarebbe stata sottoposta ad una stretta fiscale di dimensioni rilevanti...

In realtà, l'ormai consueta indagine quadrimestrale European Leasing Barometer condotta in ambito Leaseurope fa emergere un ritrovato clima di fiducia delle previsioni del panel di operatori leasing italiani, peraltro come sempre numerosi (17% del totale delle risposte all'indagine), rispetto a quelle degli altri operatori europei.

In particolare, una delle principali caratteristiche di quest'indagine è quella di confrontare le aspettative degli operatori leasing con quelle espresse nelle indagini congiunturali mensili promosse dalla Commissione Europea sulle imprese operanti nel settore dei servizi. Dai risultati emersi nell'indagine condotta a settembre 2005, si evidenzia un rilevante aumento dell'indicatore fiducia, di fonte Commissione Europea, espresso dalle imprese di servizi italiane, anche se rimane leggermente al di sotto della media europea (fig. 1). Analogamente, l'indicatore ELB degli operatori leasing italiani delle ultime due rilevazioni si è portato ben al di sopra di quello dei competitors esteri (fig. 2).

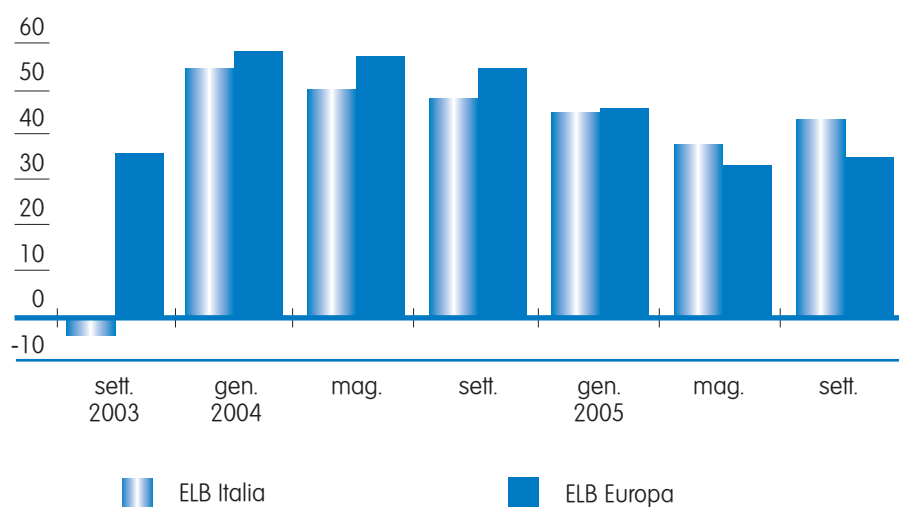


Figura 1 - Indicatore di fiducia europeo



Fonte: elaborazione Leaseurope su indicatore Commissione UE.

Figura 2 - Indicatore ELB



Fonte: Leaseurope

Anzi sembra che gli operatori leasing italiani abbiano superato la fase di maggior preoccupazione sul futuro e confidino ormai in una visione della dinamica del proprio settore migliore rispetto a quella espressa dalle imprese nazionali di servizi nella più ampia indagine della Commissione Europea.

D'altronde, scomponendo l'indicatore ELB italiano nelle sue tre componenti, si rileva come il contesto macroeconomico sia quello che registra il punteggio minore, pur se in netta ripresa rispetto alla rilevazione precedente. E mentre le aspettative circa la propria dinamica individuale d'impresa degli operatori italiani è

sostanzialmente in linea con quella della media europea, il punteggio più alto si rileva con riferimento alla fiducia nel settore leasing nel suo complesso che raggiunge il valore più alto mai registrato dall'inizio dell'indagine ELB. Insomma gli italiani sembrerebbero essere tornati (o voler comunque presentarsi tali...) gli ottimisti di sempre!

Statistiche semestrali Leaseurope

Per la prima volta in ambito Leaseurope sono state presentate in occasione del Convegno di Cascais le statistiche semestrali provvisorie sullo stipulato leasing europeo nella prima metà del 2005. Dopo una dinamica del +7,2% nel 2004 (+7,6% nel comparto mobiliare e +5,4% nel comparto immobiliare), il settore ha visto nella prima parte dell'anno una dinamica del +9,2% (+6,4% nel comparto mobiliare e +30,5% in quello immobiliare) con l'Italia al terzo posto in termini di stipulato complessivo dopo Regno Unito e Germania. Ma si tratta di indica-



Tabella 4 - Statistiche Leaseurope provvisorie sullo stipulato leasing in Europa (valori in milioni di euro)

	stipulato Leasing mobiliare			stipulato Leasing immobiliare			stipulato Leasing totale		
	1° sem. 2004	1° sem. 2005	var. %	1° sem. 2004	1° sem. 2005	var. %	1° sem. 2004	1° sem. 2005	var. %
Regno Unito	29.893	28.270	-5,4%	n.d.	n.d.		29.893	28.270	-5,4%
Germania	18.580	20.410	9,8%	870	700	-19,5%	19.450	21.110	8,5%
Italia	10.383	10.849	4,5%	6.114	8.782	43,6%	16.497	19.631	19,0%
Francia	10.855	11.995	10,5%	2.102	1.889	-10,1%	12.957	13.884	7,2%
Spagna	5.795	7.109	22,7%	1.247	1.890	51,5%	7.042	8.998	27,8%
Altri	19.324	22.287	15,3%	1.898	2.700	42,3%	21.222	24.988	17,7%
Totale	94.830	100.920	6,4%	12.231	15.961	30,5%	107.061	116.881	9,2%

zioni ancora provvisorie, visto che fonti attendibili, ma non ancora ufficiali, segnalerebbero comunque una forte ripresa del leasing immobiliare in Germania nel 2005, sebbene non ancora rilevata nelle statistiche Leaseurope. Ma in ogni caso il trend sembra intonato al positivo...

rivolgere la propria attività (locazione finanziaria e finanziamenti) allo specifico settore farmaceutico. Il Gruppo FD Consultants srl, di cui la Comifin è la finanziaria di riferimento, opera nel settore farmaceutico a livello di operatore logistico come depositario di importanti multinazionali farmaceutiche e a livello retail tramite la gestione della catena di farmacie identificate dal marchio Essere Benessere.

Sofid SpA, finanziaria del gruppo ENI con sede in Roma ed iscritta nell'elenco speciale ex art. 107 del T.U al n. 1922 subentra, in seguito alla fusione per incorporazione, al socio corrispondente Serleasing SpA.

Socio Corrispondente
MAN Financial Services SpA, finanziaria con sede in Segrate (MI) ed iscritta nell'elenco generale art. 106 del T.U al n. 37167. Costituita nel maggio 2005 e partecipata al 100% dalla MAN Financial Services GmbH del

gruppo tedesco costruttore di veicoli industriali MAN, intende operare nella locazione finanziaria di veicoli industriali di taglio fino a 250 mila euro.

RECESSI DI SOCI CORRISPONDENTI

- Mercedes Benz Rental

LEASEUROPE

Nuova Presidenza

Jean-Marc Mignerey, CEO della SG Equipment Finance, è subentrato nella Presidenza Leaseurope a Alain Vervaet, presidente uscente per scadenza del mandato.

VITA ASSOCIATIVA

NUOVE ISCRIZIONI A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2006

Soci Ordinari

COMIFIN SpA, finanziaria con sede in Redecesio di Segrate (Milano) ed iscritta all'elenco di cui all'art. 107 del T.U.B al n. 32828.6 è stata costituita nel 1986 per



RIUNIONI COMMISSIONI E GRUPPI DI LAVORO

- 6.10.2005 **Incontro in materia di Leasing Operativo e Noleggio Strumentale** – Roma, presso la nuova sede di Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100 – in cui si è proceduto all'analisi di temi particolarmente rilevanti in materia di leasing operativo e noleggio strumentale.
- 10.10.2005 **Delphi Leasing Nautico**, al 45° Salone Nautico Internazionale, organizzato in collaborazione con l'UCINA – Genova, presso il Fieracongressi (sala rossa) – in cui sono state formulate le previsioni sullo stipulato leasing nautico a fine 2005 e nel 2006.
- 17.10.2005 **Definizione delle attività di verifica periodica sul SIC di Assilea** ai sensi dell'art. 13, comma 7 del Codice di Deontologia per i SIC gestiti da privati – Roma, presso la sede di Assilea in P.le Ezio Tarantelli 100.
- 21.10.2005 **Gruppo di lavoro IAS – Problematiche fiscali** – Roma, presso la nuova sede di Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100 – con collegamento in videoconferenza con la sede di Teleleasing S.p.A. a Milano in Via Battistotti Sassi 11/A – in cui sono state esaminate le problematiche di natura fiscale connesse all'applicazione dei Principi contabili internazionali.
- 24.10.2005 **Riunione del Consiglio dell'Associazione** ed inaugurazione ufficiale della nuova sede Assilea – Roma, Piazzale Ezio Tarantelli 100.
- 03.11.2005 **Riunione di presentazione dei progetti sulla nuova indagine di Customer Satisfaction 2006/2008** – Milano, presso la sede della Locafit SpA, con la presentazione delle nuove proposte di Databank, Eurisko e Value Marketing.
- 07.11.2005 **Riunione Commissione "Formazione e Risorse Umane"** – Roma, presso la sede di Assilea in P.le Ezio Tarantelli 100 – in cui è stata effettuata un'analisi dei fabbisogni formativi delle Associate per l'anno 2006 e si è proceduto alla stesura di una Bozza di Calendario delle Iniziative Formative Assilea Servizi.
- 08.11.2005 **Delphi Leasing Immobiliare e, a seguire, riunione della Commissione Leasing Immobiliare** – Roma, presso la sede di Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100. Nel corso della riunione Delphi è stato illustrato l'andamento del mercato immobiliare e delle costruzioni, con l'intervento di Nomisma e dell'Ance e presentati i risultati dei questionari di previsione dello stipulato leasing immobiliare. In sede di commissione sono state descritte le attività svolte dalla Commissione e sono state pianificate le attività future.
- 10.11.2005 **Gruppo di lavoro Progetto "Regione Lombardia – Assilea"** – Milano, presso la sede della Regione Lombardia in via Fabio Filzi 29 – con collegamento in videoconferenza con la sede dell'Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100, Roma, in cui è stato illustrato, da parte della Regione Lombardia, il progetto di notifica elettronica e gestione delle Tasse auto.
- 10.11.2005 **Gruppo di Lavoro sul Codice delle Assicurazioni** – Roma, presso la sede di Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100 – con collegamento in videoconferenza con la sede di Milano della Locat S.p.A., in V.le Bianca Maria 4, Milano – in cui sono stati analizzati gli impatti, sul settore della locazione finanziaria, derivanti dall'adozione del Decreto legislativo n. 209 del 07 settembre 2005.
- 10.11.2005 **Gruppo di Lavoro "L. 488"** – Milano, presso la sede della Locat S.p.A. in Viale Bianca Maria n.4 – in cui sono state analizzate le problematiche operative legate al trasferimento dei benefici del finanziamento agevolato a valere sul fondo di rotazione CDP ai soggetti beneficiari.
- 14.11.2005 **Riunione Commissione ARCA** – Roma, presso la sede di Assilea in Piazzale Ezio Tarantelli 100.
- 14.11.2005 **Definizione delle attività di verifica periodica sul SIC di Assilea** ai sensi dell'art. 13, comma 7 del Codice di Deontologia per i SIC gestiti da privati – Roma, presso la sede di Assilea in P.le Ezio Tarantelli 100.
- 23.11.2005 **Riunione Delphi Leasing Strumentale** – Milano, presso il Novotel Milano Est Aeroporto, in via Mecenate 121 – con intervento di Prometeia sulle previsioni sull'andamento degli investimenti nel 2005-2006 e l'intervento di rappresentanti del servizio studi delle primarie Associazioni di categoria dei produttori/fornitori dei beni strumentali che possono essere oggetto di leasing (Ucimu, Anima, Acimall, Argi, Acimit) che hanno esposto l'andamento e le previsioni relative al proprio settore.
- 23.11.2005 **Gruppo di Lavoro della Commissione Studi e Statistiche di Mercato** – Milano, presso il Novotel Milano Est Aeroporto, in via Mecenate 121 – in cui sono state pianificate e discusse diverse possibilità di avviare uno studio a livello italiano e internazionale sul peso del leasing sull'economia, sono state scelte le modalità di avvio dell'indagine sui canali di vendita e avviato un ragionamento sullo schema di rilevazione e il relativo glossario metodologico delle statistiche semestrali sull'outstanding.
- 30.11.2005 **Riunione nuova indagine triennale di Customer Satisfaction** – Milano, presso la sede della Sanpaolo Leasing S.p.A., in corso di Porta Nona 1 – in cui sono stati redatti e condivisi i Questionari da sottoporre alla clientela.



CIRCOLARI*

Serie Leasing Agevolato

- n. 33 del 21 settembre Regione Lombardia. Bando per la Mis. 1.2.C Ob. 2 "Servizi per la competitività delle imprese artigiane".
- n.34 del 5 ottobre Incontro su 598/94 e Sabatini del 21 ottobre p.v..
- n. 35 del 26 ottobre Convenzione Soggetto Agente / CDP
- n. 36 del 27 ottobre Artigiancassa - tasso applicabile alle operazioni di leasing agevolato nel mese di dicembre 2005.
- n. 37 del 3 novembre Nuovi parametri dimensionali per la definizione di PMI
- n. 38 del 3 novembre Regione Piemonte - nuovo Regolamento per L. 598/94 e 1329/65

Serie BDCR

- n. 12 del 25 ottobre Nuovo regolamento dei costi BDCR

Serie Fiscale

- n. 9 del 9 novembre Modifica alla disciplina fiscale del leasing immobiliare
- n. 10 del 15 novembre Servizio di Giurisprudenza On-Line. Nuove sentenze fiscali per gli anni 2003 - 2004

Serie Informativa

- n. 9 del 13 ottobre Convegno Battle of the Channels a Bruxelles del 24 novembre 2005
- n. 10 del 28 ottobre Adeguamento quota annuale di accesso ai servizi del sito internet associativo www.assilea.it.

Serie Leasing Forum

- n. 18 del 18 ottobre Leasing Forum "Il Recupero Crediti nel Leasing"; Milano, 16 novembre 2005.
- n. 19 del 28 ottobre Corso di Formazione "Corso Base sul Leasing" del 29 novembre 2005.
- n. 20 del 21 novembre Nuova Indagine triennale (2006/2008) Assilea Servizi S.u.r.l. sulla Customer Satisfaction nel settore del Leasing.

Serie Legale

- n. 33 del 6 ottobre QUESTIONARIO SUGLI ADEMPIMENTI NORMATIVI IN TEMA DI ANTIRICICLAGGIO E GESTIONE DELL'ARCHIVIO UNICO
- n. 34 del 13 ottobre Disposizioni per contrastare il terrorismo internazionale
- n. 35 del 25 ottobre Disposizioni per contrastare il terrorismo internazionale
- n. 36 del 27 ottobre Disposizioni per contrastare il terrorismo internazionale
- n. 37 del 28 novembre Disposizioni per contrastare il terrorismo internazionale

Serie Tecnica

- n. 19 dell'11 ottobre Pubblicazione Guida operativa n.1 dell'OIC per la transizione ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS)
- n. 20 del 25 ottobre Benchmarking sulla Matrice di Vigilanza - Rilevazione dati "base4" (giugno 2005)

* disponibili sul sito internet
chiuso in redazione il 27 dicembre 2005
pubblicato sul sito internet il 30 dicembre 2005
in allegato il Supplemento n. 35 "Il leasing dei vigneti:
una buona opportunità, con alcuni ostacoli"