

NEWSLETTER "FINANZIARE-INFRASTRUTTURE"

- Finanziaria
- Investimenti & investitori
- Grandi opere
- Trasporto pubblico

FINANZIARIA

Trasporti, migliorare gestione incassi Motorizzazione- Tesoro

13 dicembre

http://www.borsaitaliana.reuters.it/investing/financeArticle.aspx?type=bondsNews&storyID=2007-12-13T110102Z_01_L13382074_RTRIDST_0 TRASPORTI-SPESA.XML

Una migliore gestione degli incassi della Motorizzazione può consentire, fra l'altro, di razionalizzare la spesa del ministero dei Trasporti.

E' quanto emerge dal rapporto intermedio sulla revisione della spesa pubblicato oggi dal ministero dell'Economia. La Motorizzazione civile "genera dei ricavi cospicui che sarebbero più che sufficienti a compensare i costi di gestione. Gli utenti dei servizi sono però tenuti ad effettuare il pagamento di quanto dovuto solo tramite Banca d'Italia. Le somme così incassate sono gestite direttamente dal ministero dell'Economia che poi provvede a trasferirle al ministero dei Trasporti. Quest'ultimo ministero lamenta il fatto che tale riassegnazione dei fondi avvenga in ritardo e per una percentuale molto bassa delle somme realmente incassate, al punto da rendere assai complesso il mantenimento dell'equilibrio gestionale della Motorizzazione" si legge nel documento messo a punto dalla commissione tecnica sulla Finanza pubblica finalizzato alla riqualificazione della spesa. Il lavoro dovrebbe terminare ad aprile 2008 in tempo per la presentazione di proposte in vista della Finanziaria del prossimo anno.

"Si è quindi lavorato per elaborare una proposta di inserimento in Finanziaria di una indicazione esplicita dei meccanismi di governo delle riassegnazioni con soglie minime definite e sufficienti rispetto alle esigenze di funzionamento degli enti destinatari finali delle risorse", spiega il rapporto.

Per migliorare la spesa del ministero si suggerisce inoltre: una riforma organizzativa e regolamentare della Motorizzazione e delle Capitanerie di porto.

La commissione propone poi di approfondire le valutazioni relative sia al Gruppo Tirrenia che alle società ferroviarie di proprietà del ministero con l'obiettivo di ridurre progressivamente e rapidamente l'impiego di risorse pubbliche attraverso una decisa apertura al mercato pur salvaguardando gli obiettivi di servizio pubblico.

Per quanto riguarda il ministero delle Infrastrutture, la commissione suggerisce fra l'altro, di analizzare "le problematiche connesse all'attività di programmazione, vigilanza e controllo nei confronti delle società pubbliche, Anas e Ferrovie, considerata la rilevanza delle attività di spesa ad essa connesse. A questo riguardo, assume rilievo anche la tematica dei rapporti con le altre Amministrazioni (Direzione generale del tesoro, Nars) coinvolte a vario titolo nel processo decisionale".

Finanziaria: esentasse operazioni CDP per infrastrutture-reti

5 dicembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/investimenti/20071205132334526026.html>

(ANSA) - ROMA - Saranno esentasse le operazioni di finanziamento messe in campo dalla Cassa depositi e prestiti per realizzare "opere, impianti, reti e dotazioni" destinate alla fornitura di servizi pubblici o alle bonifiche. E' quanto prevede un emendamento del relatore della Finanziaria approvato dalla commissione Bilancio della Camera. L'obiettivo è quello di aiutare il lancio di operazione per realizzare infrastrutture e reti pubbliche. La norma estende alle operazioni della Cassa l'esenzione di imposta - in particolare quelle di Registro, Bollo, ipotecarie e catastali, nonché per le concessioni governative - già previste dalla finanziaria per alcune operazioni di credito a medio e lungo termine. I fondi per le infrastrutture possono essere raccolti dalla Cassa depositi e prestiti anche con l'emissione di titoli, con l'assunzione di finanziamenti o con altre operazioni finanziarie.

INVESTIMENTI & INVESTITORI

F2i, le infrastrutture diventano un affare

17 dicembre

<http://www.repubblica.it/supplementi/af/2007/12/17/primopiano/010effedue.html>

Il primo closing c'è già stato e verrà formalizzato dopodomani 19 dicembre nel Consiglio d'amministrazione di F2i, il fondo italiano per le infrastrutture guidato da Vito Gamberale, mentre verrà svelato il nome dei nuovi investitori, un gruppo di 3035 soggetti, tra cui alcuni nomi di spicco che verranno inseriti tra i 'core investor' e che Affari & Finanza

è in grado di anticipare.

A neppure dodici mesi dalla costituzione della società di gestione del risparmio che dovrà amministrare il fondo, sono già stati raccolti 1,5 miliardi di euro (su 2 che costituiscono l'obiettivo finale da raggiungere nei prossimi mesi). Di questi, 1,05 miliardi erano già stati messi sul piatto dai soci fondatori, che comprendono: le due grandi banche nazionali, Unicredit e Banca Intesa (entrambe con una quota del capitale del 14,3 per cento; la Cassa depositi e prestiti, anch'essa con il 14,3; due banche d'affari internazionali, Lehman Brothers e Merrill Lynch, anche queste con il 14,3 per cento ciascuna; il gruppo di sette fondazioni bancarie (Cariplo, Mps, Crt, Cr Padova e Rovigo, Cr Bologna, Cr Cuneo e Cr Forlì) con ben il 22,9 per cento; la Cassa previdenziale geometri e Inarcassa con un totale del 5,6 per cento.

In verità c'era ancora molto tempo a disposizione prima di chiudere la raccolta (la legge prevede 18 mesi a partire dall'autorizzazione ad operare per il fondo, ottenuta nel luglio scorso). Ma l'importante era chiudere una prima tranche. Perché le occasioni sul mercato ci sono e sono a disposizione di chi ha i soldi sull'unghia. A cominciare dalla gara per le torri telefoniche di Wind e di H3G, dove F2i in partnership con la Dmt di Alessandro Falciai e con il fondo australiano Babcock & Brown è entrata nella short list finale.

F2i ha fatto irruzione da poco nella vita finanziaria italiana. Fino a pochi mesi fa, si era soltanto sentito parlare di fondi destinati alle infrastrutture, citando il caso di scuola di Macquarie, che aveva acquisito una quota di minoranza in Adr (poi rivenduta agli stessi soci di maggioranza). In quella occasione si era scoperto che in giro per il mondo ci sono tanti fondi che investono in infrastrutture non per ricavarne un utile nel breve termine come fanno quelli di private equity ma in un'ottica di lungo termine.

Con F2i l'Italia ha adesso uno strumento che, a regime (e cioè quando avrà raggiunto i 2 miliardi di euro di raccolta), si situerà a ridosso dei primi due fondi internazionali di settore. Anche qui l'investimento è di lungo termine quindici anni è il periodo fissato da Gamberale e il business plan prevede rendimenti molto interessanti: dal 12 al 14 per cento lordi a regime, ovvero più o meno dal 10 al 12 per cento netto annuo.

Questa promessa di alti rendimenti ha attirato tanti bei nomi della finanza, a cominciare dalle Fondazioni, che sono obbligate per legge a investire il loro patrimonio alla ricerca di una buona performance. Fra i 3035 nuovi investitori, ce ne sono 5 o 6 che investiranno più denaro degli altri e che per questo motivo avranno un posto al sole nella governance. Sono i cosiddetti 'core investor'. Tra questi ultimi c'è Calyon, la società del gruppo Credit Agricole specializzata nell'investimento immobiliare.

Gli altri nuovi investitori sono tutti italiani, poiché questo primo closing ha dato la precedenza proprio a questi soggetti. È stata dunque l'ultima occasione, forse, per gli investitori istituzionali italiani per entrare nella partita. Il secondo e ultimo closing, invece, sarà dedicato agli investitori internazionali.

Oltre a Calyon, sembra quasi certo che entrerà, fra i 'core investor', la Banca popolare di Milano. Tra le nuove Fondazioni, è molto probabile l'ingresso di quella del Banco di Sardegna. Nei giorni scorsi, inoltre, rumors di mercato hanno accreditato la presenza anche di due grandi compagnie di assicurazione, Assicurazioni Generali e Aviva. Fatto il Fondo, ora bisogna investire questi soldi. Il closing anticipato indica che le occasioni sul mercato ci sono. Ma non c'è pur sempre il rischio che mentre i fondi ci sono non si riescano a spendere? La risposta del management, più volte esposta agli investitori, è che tra energia, elettricità e gas, ci sono tantissimi impianti da rilevare o da costruire. Ad esempio, nel campo delle energie rinnovabili, alcuni progetti già approvati trovano difficoltà a essere cantierati perché i vecchi business plan erano basati su un costo del credito che la crisi dei subprime ha radicalmente cambiato. A questo punto l'ingresso di un investitore con i soldi in mano può risolvere favorevolmente la situazione.

Come si vede, più in generale è proprio il credit crunch conseguente alla crisi dei mutui subprime che mentre da una parte ha posto ostacoli alla raccolta del fondo italiano peraltro superati agevolmente visto che si è arrivati in meno di quattro mesi a raccogliere poco meno di mezzo miliardo di euro dall'altra favorisce adesso chi ha disponibilità di denaro per l'investimento in infrastrutture.

Gli investimenti possibili coprono in pratica tutte le possibilità, e Gamberale ricorda che nel suo curriculum c'è una precisa conoscenza dei settori energetico (è stato ad e presidente di varie controllate dell'Eni negli anni 80), delle telecomunicazioni (è stato ad di Sip poi di Tim negli anni 90), e autostradale (è stato ad del gruppo Autostrade dal 2000 al 2006). Tutte queste conoscenze, secondo Gamberale, si riveleranno utili al momento dell'investimento.

Adriano Bonafede

Italia, il gap delle grandi opere fa gola ai fondi di private equity

17 dicembre

L'Italia fa gola ai fondi di investimento infrastrutturali. Categoria del risparmio eclettica, nata a metà degli anni Novanta sulla scia delle esperienze anglosassoni e australiane e che a cavallo dell'ultimo biennio sta vivendo uno sviluppo

sempre più accelerato.

Costole di grandi banche, i fondi infrastrutturali si collocano nel segmento del private equity. Raccolgono risparmio perlopiù da investitori istituzionali e lo fanno confluire su progetti di mantenimento o costruzione di grandi infrastrutture, porti, autostrade, gasdotti, centrali elettriche, edilizia.

L'investimento dura in media una quindicina d'anni e il ritorno per chi ci ha messo i soldi assicura performance elevate e sicure, in media, in Italia, attorno al 15 per cento l'anno. Un rendimento di tutto rispetto per chi, come i fondi pensione o le compagnie assicurative, non ha necessità di realizzare subito. Tra l'altro si tratta di investimenti sicuri, sono asset praticamente privi di rischi. In alcuni casi poi gli investimenti operano su mercati monopolistici o oligopolistici, dunque ancora più tranquilli. Non a caso il loro successo negli ultimi anni è dato anche dalla loro stabilità: con i mercati che fanno le bizze, affidarsi ai fondi infrastrutturali significa approdare a un porto tranquillo.

Di questi fondi in Italia ce ne sono almeno sei, tutti giovani e con un futuro in discesa perché il bisogno di infrastrutture italiano è elevato, più di quello di altri Paesi europei. E la situazione sembrerebbe peggiorata negli ultimissimi anni. Secondo i dati diffusi dal The World Economic Forum, infatti, l'Italia si colloca alla cinquantesimo posto nella classifica internazionale che prende in considerazione le infrastrutture.

L'unico freno, almeno per l'oggi, è la finanza pubblica. I progetti infrastrutturali sono infatti finanziati a due, da una parte il risparmio privato, dall'altra la mano pubblica e di questi tempi la cassa pubblica piange. Il futuro potrebbe però essere in discesa. Non a caso, oltre ai sei fondi italiani, altri diciotto fondi esteri hanno interessi in Italia per una cifra che si aggira sui 16,5 miliardi di euro. «Con i problemi di finanza pubblica italiana spiega Marco Nicolai, direttore generale di Finlombarda, che ha un suo fondo infrastrutture c'è un momento di incertezza, ma ci sono tutte le condizioni perché il mercato si espanda. La fatica si sente soprattutto per quanto riguarda le nuove infrastrutture. Starà a noi non deludere le aspettative».

In Italia, secondo uno studio approfondito di Marco Nicolai, che è anche docente all'Università di Brescia, ci sono sei operatori. Il più antico e strutturato dei quali è la banca australiana Babcock & Brown, tra i principali player finanziari a livello globale, che gestisce sia fondi di investimento che specifici asset attraverso apposite società veicolo (in Italia è anche in cordata con F2i per la gara sulle torri Wind e H3G).

C'è poi Investment Director Fund, di Luca Coltro; il Fondo Nuove Infrastrutture, gestito Nem Sgr (appartenente al gruppo Banca Popolare di Vicenza), con una dotazione di 50 milioni di euro che opera nella realizzazione di infrastrutture locali quali depuratori, porti, cimiteri, opere di riqualificazione urbana.

C'è infine Clessidra di Claudio Sposito (ex Fininvest), che ha una dotazione di 820 milioni di euro e che opera anche nelle infrastrutture. E poi ancora Fondaco Sgr riconducibile al gruppo bancario Intesa-San Paolo con una dotazione pari a 120 milioni (edilizia civile e sanitaria, ambiente, riqualificazione urbana, dei trasporti e delle public utilities). Ma il mercato è destinato a crescere.

Barbara Ardu

GRANDI OPERE

L'Ue vuol togliere al governo i soldi della Tav Torino-Lione

17 dicembre

<http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=228094>

«I fondi ci sono, ora voglio vedere i treni». L'Europa è pronta al braccio di ferro con l'Italia per la Tav Torino-Lione. Lo fa attraverso le dichiarazioni del responsabile Ue ai Trasporti, Jacques Barrot.

In un'intervista a La Stampa, Barrot, che ha ottenuto 671,8 milioni di euro per finanziare la tratta italo-francese del Corridoio 5 di qui al 2013 e che adesso dovrà verificarne l'utilizzo. «Non firmo assegni in bianco», mette in guardia Barrot sottolineando però che «la Torino-Lione era una necessità chiara e importante per rispondere alle esigenze del traffico sull'asse Ovest-Est». Adesso bisogna attendere il via libera del Parlamento europeo e poi saranno elaborate le tabelle di marcia, ma «se i lavori non procedono abbiamo il dovere di intervenire e dirottare i soldi altrove». Quanto alle proteste degli abitanti delle valli interessate dal progetto, in particolare della Val di Susa, Barrot dice di capire le preoccupazioni ma di essere convinto che gli abitanti alla fine saranno felici. Gli obiettivi ricorda il commissario Ue sono ambiziosi: «puntiamo a trasportare 40 milioni di tonnellate di merce e 7 milioni di viaggiatori l'anno».

Ma l'Italia sembra sempre più in affanno. Ieri il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, ha detto di essere d'accordo con la posizione di Barrot. Ma all'interno del governo e della maggioranza, non tutti la pensano allo stesso modo. L'opposizione della sinistra radicale al progetto non si è mai placata. In Italia e in Europa. Anche poche settimane fa, Monica Frassoni, presidente del gruppo Verdi-Ale al Parlamento europeo, ha sostenuto che l'alta velocità

non è una «priorità»: «È evidente che nella lista dei progetti finanziabili fino al 2013 ce ne sono molti non definiti e per i quali non si sa veramente se siano fattibili e sostenibili. Tra questi c'è senza dubbio il tunnel di base sulla linea Lione-Torino».

A luglio, dopo la stipula dell'intesa con la Francia, l'Italia avrebbe dovuto presentare il progetto operativo. Ebbene: fino a questo momento il progetto annunciato non è stato ancora definito. Il governo ha presentato un itinerario alternativo a quello originale che scatenò le proteste delle popolazioni della Val di Susa. La nuova variante, però, non ha ricevuto l'approvazione dei sindaci e quindi di fatto oggi l'Italia non sa se quando sarà approvato troverà l'appoggio delle amministrazioni locali. È un fardello pesante sulle spalle dell'alta velocità che rende sconcolato Di Pietro che qualche mese fa fece capire di non essere fiducioso.

L'Unione europea, invece, ha dato fiducia al governo. Ma ha anche fatto sapere di non avere una pazienza illimitata. Le parole di Barrot di ieri dicono esattamente questo. L'Europa non aspetterà in eterno. «Non firmo assegni in bianco», ha detto il responsabile dei trasporti. Che poi ha cercato di far aprire gli occhi a chi non vede il futuro: «Capisco le preoccupazioni, ma nelle valli i così avranno meno camion e meno inquinamento».

Lazio - Approvata la costituzione di una Spa per la realizzazione di alcune opere strategiche. In particolare la nuova società si occuperà del orridoio intermodale Roma-Latina e la Cisterna-Valmontone

13 dicembre

http://www.formiche.net/Formiche/page.asp?VisImq=S&CodiceCategoria=1&CodiceCate_Arti=23&Art=35854&Cat=1&IdTipo=0&TitoloBlocco=News¶m_asg=sj

Il consiglio regionale ha approvato la legge che promuove la costituzione di una società per azioni che avrà il compito di realizzare opere viarie strategiche, in particolare il corridoio intermodale Roma-Latina e la Cisterna-Valmontone. La società, alla quale inizialmente parteciperanno Regione e Anas con quote paritarie del capitale sociale, avrà il compito di "soggetto aggiudicatore" e si occuperà anche del reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione delle strade, eventualmente anche tramite project financing. La Regione sarà rappresentata nell'assemblea dei soci dal Presidente Marrazzo o dall'assessore ai Lavori Pubblici Bruno Astorre (Pd), sarà lo stesso Marrazzo a nominare i rappresentanti della Regione negli organi sociali.

"È l'opera più importante che abbiamo progettato da parecchi anni a questa parte. Un passo fondamentale per lo sviluppo della Regione - ha spiegato Astorre - Con questa legge diamo piena attuazione al protocollo di intesa con ministero dei Lavori Pubblici per lo sviluppo delle infrastrutture nella nostra Regione. La società prevista da questo protocollo sarà interamente pubblica e potranno entrare anche gli enti locali interessati: si dovrà occupare innanzitutto del bando di gara, che prevediamo per il 2008, in maniera da poter aprire i cantieri entro il 2009"

Abertis punta su Genova: «Pronti a investire» dall'inviato Francesco Ferrari

12 dicembre

<http://www.ilsecoloxix.it/marittimo/view.php?DIR=/marittimo/documenti/2007/12/12/&CODE=33b1d800-a898-11dc-8dbd-0003badbebe4>

Un solo assente: Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie. Lui, questa mattina, a Barcellona non ci sarà, ma solo per «motivi di forza maggiore». Gli altri invitati illustri, invece, ci saranno tutti. Ci sarà il consigliere delegato di Abertis, Salvador Allemany, accompagnato dal direttore infrastrutture e logistica del colosso spagnolo, Josep Canos. Ci sarà Marta Vincenzi, sindaco di Genova, con il super consulente del Comune, Maurizio Maresca. E ci sarà anche Fabrizio Palenzona, in rappresentanza di Unicredit, atteso in mattinata a bordo di un aereo privato.

Un incontro ufficiale, il secondo dopo un vertice organizzato nella sede romana di Unicredit nelle scorse settimane, per capire se e a quali condizioni Abertis potrà investire nel porto di Genova. «Siamo concentrati su tre territori - spiegava ieri un portavoce del gruppo spagnolo -: Civitavecchia, Trieste e Genova. Crediamo molto nello sviluppo di questi porti e delle relative economie, e siamo convinti di poter dare il nostro contributo per la loro crescita».

Dei tre progetti, quello genovese è sicuramente quello allo stato più avanzato. Non è un caso che, questa mattina alle 9.30, negli uffici di Abertis sia stato invitato anche Palenzona, nella sua veste di banchiere. Una casualità davvero singolare, quella del potente uomo d'affari piemontese. Presidente dell'Autorità portuale "mancato" (indicato con eccessiva fretta dalla Camera di commercio come successore di Giovanni Novi, aveva declinato con eleganza l'invito ricevuto da Paolo Odone), il destino di Palenzona incrocia nuovamente, stavolta in terra spagnola, quello delle banchine genovesi.

Il porto

Il porto, le aree retroportuali del Basso Piemonte, le infrastrutture di collegamento, ma anche l'aeroporto Cristoforo Colombo. Quello di Abertis per Genova è «un interesse a 360 gradi», spiega Maurizio Maresca. «Bisogna chiarire subito una cosa: Abertis non si propone come terminalista, né come costruttore diretto - spiega il consulente del Comune -. Il suo obiettivo è un altro: commissionare la realizzazione di nuove infrastrutture per poi "affittarle" a soggetti terzi. Si tratta di operazioni complesse, in Italia praticamente sconosciute, che pertanto presuppongono una attenta fase di studio. Abertis vuole capire, attraverso questi incontri, entro quali confini è possibile investire su Genova, con quali partner finanziari, e, soprattutto, con quali ritorni economici». Ciò che Abertis chiede al Comune, in altre parole, è uno studio di fattibilità. Che, anche se sotto questo profilo non vi è nulla di ufficiale, potrebbe riguardare lo stesso aeroporto. «Non possiamo escluderlo - dice Maresca -: Abertis gestisce già diverse strutture aeroportuali, un eventuale interesse per il "Colombo" non mi sorprenderebbe: fa parte del dna dell'azienda».

Resta da capire quale potrebbe essere, in uno scenario del genere, il ruolo di Ferrovie. Di certo si sa che Moretti, oggi assente giustificato, ha confermato l'interesse del gruppo per il progetto Abertis-Unicredit. «Il gruppo Fs, nel caso in cui il progetto dovesse concretizzarsi, avrebbe un ruolo essenziale, esattamente come lo avrebbe lo Stato: certe operazioni non possono fare a meno di un intervento pubblico», spiega Maresca. Lo stesso concetto che Marta Vincenzi ripeterà questa mattina ai vertici di Abertis.

TRASPORTO PUBBLICO

Trasporti: Bianchi, in ddl 650 mln anno a favore pendolari

17 dicembre

<http://www.ansa.it/infrastrutturetrasporti/notizie/rubriche/ferrovie/20071217131634539771.html>

(ANSA) - "Il Governo ha approvato il disegno di legge sulla riforma del trasporto pubblico locale con finanziamenti per 650 milioni di euro all'anno strutturali e quindi permanenti". Lo ha detto il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, oggi a Venezia, impegnato in una serie di appuntamenti per parlare di porti, aeroporti e mobilità dei pendolari. "L'obiettivo principale - ha detto Bianchi riferendosi al Ddl - è ridisegnare la mobilità soprattutto intorno alle grandi aree urbane". "Solo da questo - ha proseguito - i pendolari potranno avere un reale ritorno positivo; cioè viaggiare su treni confortevoli, senza sovraffollamento e con il rispetto degli orari". Bianchi ha anche ricordato che il Governo ha stanziato 300 milioni di euro all'anno sia nel 2006 che nel 2007 destinati alle Regioni per l'acquisto di materiale rotabile nuovo. Bianchi ha aggiunto che "c'è poi un intervento più strutturale compreso nel piano industriale delle Ferrovie dello Stato". Inoltre ha concluso "quest'anno abbiamo fatto anche un provvedimento fiscale a favore dei pendolari con uno sconto sugli abbonamenti per i treni regionali e interregionali".

Trasporti: morese (trambus), tariffe basse non porta qualità

13 dicembre

<http://www.trasporti-oggi.it/archives/00018381.html>

(AGI) - "Tutte le analisi di mercato ci dicono che le tariffe basse per il trasporto pubblico locale non portano qualità. Tariffe basse, insomma significa avere qualità bassa, tariffe più alte produce più alta. È un nodo che deve essere al centro della riflessione della politica".

Lo ha detto il Presidente di Trambus, Raffaele Morese, intervenendo al convegno su "Mobilità informata: un confronto su politiche, interventi, progetti e tecnologie in grado di cambiare il volo del Paese".

"Senza risorse da investire, penso alla infomobilità - ha aggiunto Morese - le aziende non sono in grado di investire in ricerca e di produrre quindi qualità, mentre una mobilità significa avere una qualità della vita migliore, che riduce l'inquinamento, favorisce spostamenti più rapidi. Ricordo che 10 anni fa a Seattle in un incontro mi fecero vedere come con l'infomobilità si potesse rafforzare la presenza degli autobus nelle aree della città che ne avevano necessità ed il singolo cittadino poteva controllare il quadro di scorrimento del traffico per andare a casa scegliendo il ponte più libero all'ora che usciva dall'azienda. Era dieci anni fa, ma noi siamo ancora lontani da quel traguardo!". (AGI)