

# ANIASA Mancano le auto a noleggio

La "crisi" dei chip e l'assenza di prodotto ha ridotto in modo sensibile il numero di vetture disponibili in flotta per gli operatori dell'auto-noleggio. L'allarme arriva da Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità. La situazione è oggi ulteriormente peggiorata rispetto allo scorso anno anche in conseguenza di alcune scelte commerciali dell'industria automobilistica europea che ormai immette nuovi veicoli sul mercato con il contagocce e sta cancellando o riprogrammando in molti casi la disponibilità di vetture e furgoni per il mondo del noleggio. Impossibile fare previsioni temporali sulla fine di questa emergenza che di certo coinvolgerà anche il periodo estivo. «Negli ultimi mesi - ha detto Giuseppe Benincasa, direttore generale Aniasa - gli operatori hanno reagito a questa riduzione del flusso di immatricolazioni tenendo in flotta per più tempo le proprie vetture (in media vengono utilizzate per 8-10 mesi), ma adesso non è più possibile andare oltre e la situazione di emperasse è totale. Senza un cambio di strategia da parte dei costruttori europei, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile».



**Fatti & Notizie**

**ANIASA Stop etichette e operatività a rischio per i centri di revisione**

ANIASA Stop etichette e operatività a rischio per i centri di revisione. L'associazione Aniasa ha chiesto ai costruttori europei di sospendere l'uso delle etichette di revisione per i veicoli immatricolati in Italia. La richiesta è motivata dal fatto che le etichette di revisione sono state utilizzate per un periodo prolungato di tempo, anche per veicoli che non sono stati immatricolati in Italia. Aniasa ha chiesto ai costruttori europei di sospendere l'uso delle etichette di revisione per i veicoli immatricolati in Italia. La richiesta è motivata dal fatto che le etichette di revisione sono state utilizzate per un periodo prolungato di tempo, anche per veicoli che non sono stati immatricolati in Italia.

**CARVOLA Pic-up a Delivery EBZ**

CARVOLA Pic-up a Delivery EBZ. La casa di produzione di veicoli commerciali ha presentato la nuova gamma di pic-up a motore Diesel. Le nuove vetture sono state progettate per essere compatibili con i servizi di consegna. Le nuove vetture sono state progettate per essere compatibili con i servizi di consegna.

**ANIASA Mancano le auto a noleggio**

ANIASA Mancano le auto a noleggio. L'associazione Aniasa ha chiesto ai costruttori europei di sospendere l'uso delle etichette di revisione per i veicoli immatricolati in Italia. La richiesta è motivata dal fatto che le etichette di revisione sono state utilizzate per un periodo prolungato di tempo, anche per veicoli che non sono stati immatricolati in Italia.

# TEMPESTA PERFETTA

I dati europei del 2021 e dei primi due mesi del 2022 confermano che il settore automotive è in grossa difficoltà per la crisi produttiva e la situazione di incertezza attuale. In questo quadro complicato, una buona notizia per il noleggio arriva dalle nuove regole sui veicoli con targa estera

di Pietro Teofilatto

**N**on è proprio un buon momento per il mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati consolidati di Acea, il 2021 si è chiuso con 11,7 milioni di veicoli immatricolati, in perdita sia rispetto al 2020 (-1,5%), sia nel confronto con il 2019 (-25,5%), rispetto al quale si registrano oltre 4 milioni di unità in meno.

L'andamento nei cinque principali mercati riflette questa situazione negativa, con qualche difformità che non cambia il volto generale di un Continente in sofferenza.

Il Regno Unito ha fatto segnare il secondo peggior risultato negli

ultimi 30 anni. In Germania il calo annuale è stato del 10% rispetto al 2020, mentre la Spagna ha perso un terzo delle immatricolazioni nell'anno 2021 rispetto al 2019, recuperando sul 2020 un modesto +1%. Risalta la Francia, che nel 2021 riesce a mantenere un livello di vendite in linea con il 2020 (+0,5%).

A conti fatti, è l'Italia il fanalino di coda con un drammatico -24% rispetto al 2019 e un apparente +5,5% rispetto al 2020. Ed il 2022 non si preannuncia molto diverso, a causa del ritardo degli incentivi, il cui esaurimento ha iniziato a pesare negli ultimi mesi del 2021 e sta ancora influenzando negativamente in questi primi mesi, trascorsi in attesa di sostegni alla domanda di veicoli a zero o bassissime emissioni.

## L'ANDAMENTO DELLE ALIMENTAZIONI

Vediamo cosa è successo proprio sul tema di sostenibilità automotive in Europa. Non era difficile preventivarlo: le vendite di vetture a benzina e diesel hanno registrato una diminuzione del 17,4% e del 33,1%, mentre nel complesso le auto ad alimentazione alternativa

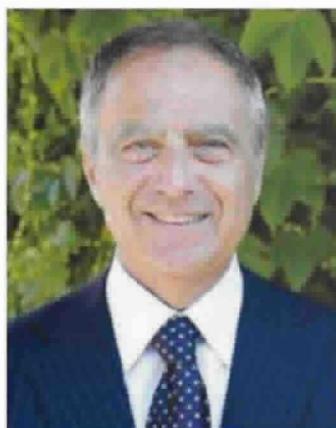


sono cresciute del 59,7%. Sono state le ibride plug-in a registrare la crescita più significativa (+68,5%), seguite dalle elettriche a batteria (+63,4%) e dalle ibride tradizionali (+58,5%).

Quindi sono stati immatricolati prevalentemente modelli elettrificati, con crescenti quote di mercato: 18% per le ricaricabili (di cui il 9,1% sono elettriche pure e l'8,9% plug-in) e 19,6% per le ibride tradizionali. Si tratta di 4,7 milioni di vetture ibride ed elettriche, che rappresentano quasi il 40% del mercato. Le auto a gas naturale mantengono una quota marginale dello 0,4% e le altre alimentazioni si fermano al 2,3%. Diesel e benzina, rispettivamente con oltre 2 milioni e 4,8 milioni di immatricolazioni, perdono 8,4 e 7,8 punti percentuali rispetto al 2020, con un market share sceso al 19,6% e al 40%.

## IL PRIMO BIMESTRE DEL 2022

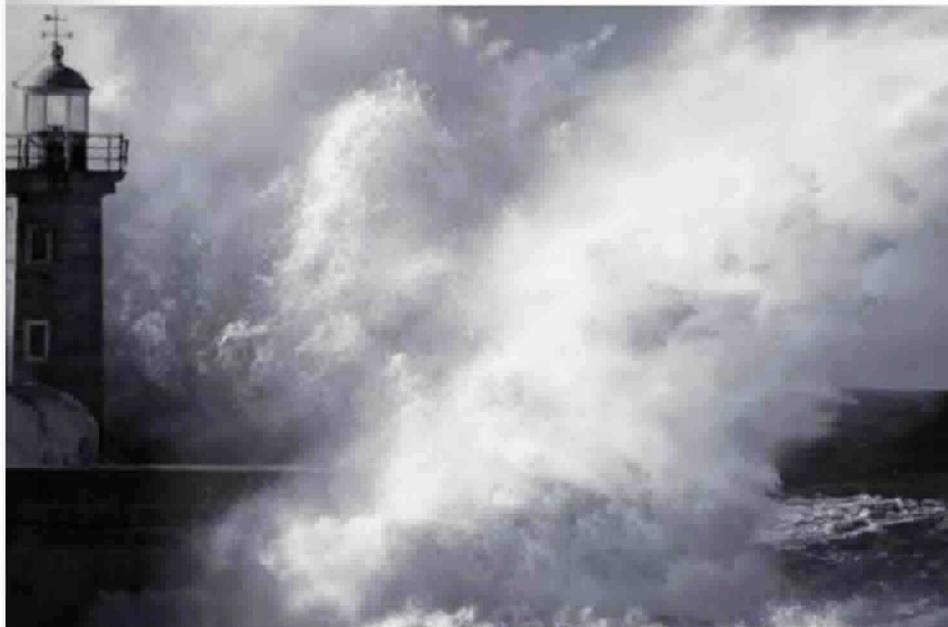
Anche il 2022 non sta andando bene, con un primo bimestre in calo sul 2021 del 3,9%. Risultati che appaiono gravi, se confron-



Pietro Teofilatto, Aniasa

APPROFONDIMENTI

MERCATO E NORMATIVE



sembra maggiormente strutturata, con un piano 2022-2030. Ma c'è ancora strada da fare.

**AL VIA IL REGISTRO VEICOLI ESTERI**

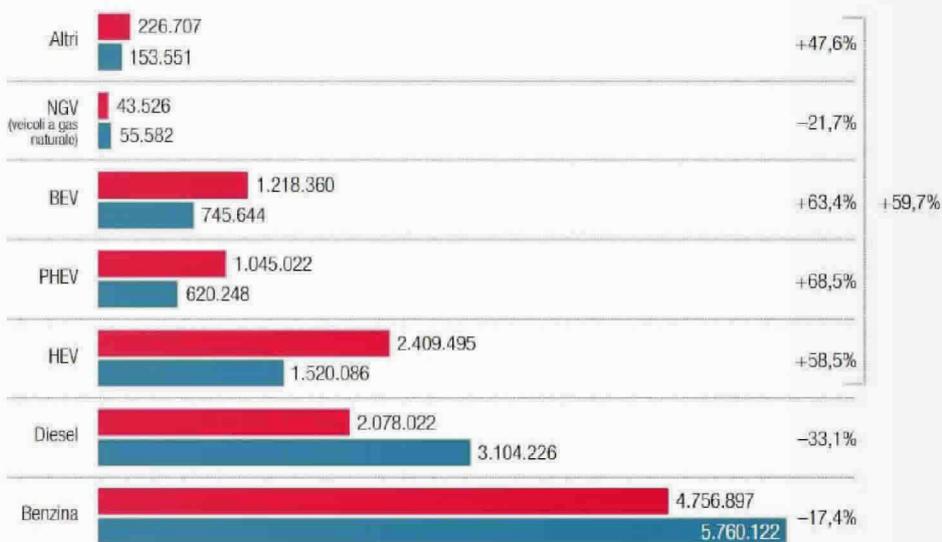
In questo scenario difficile, una buona notizia arriva dal Codice della Strada. Dal 21 marzo sono in vigore nuovi obblighi per i veicoli con targa estera che circolano nel nostro Paese. La normativa, che recepisce e applica le modifiche al CdS apportate dalla Legge n. 238 del 23 dicembre 2021 a seguito delle indicazioni comunitarie, presenta una casistica articolata. Cerchiamo di fare chiarezza, anche perché attualmente ogni giorno sulle nostre strade ne circolano per vari motivi oltre 3 milioni, il 6% del circolante.

La disposizione principale riguarda il REVE-Pubblico Registro dei Veicoli Esteri, al quale dovranno obbligatoriamente essere iscritti auto e motoveicoli e rimorchi immatricolati fuori dai confini e circolanti in Italia.

tati con l'intero 2021 che, come ricordavamo, ha registrato rispetto ai livelli ante pandemia (2019), un calo del 25,5%. L'Italia è sempre ultima in classifica con il -22,6%: dal 2019 si è passati da 2 ad una proiezione di 1,3 milioni di immatricolazioni. È sempre più difficile interpretare cosa stia succedendo. Alla strutturale carenza di microchip causata da una domanda surriscaldata dalla pandemia, si sta sovrapponendo il timore di un aumento dei prezzi e di una possibile riduzione del potere di acquisto. Uno "stress test" sull'industria automotive, sulla cui catena internazionale del valore non ha ancora inciso la crisi bellica in Ucraina, ma i cui effetti non tarderanno ad appalesarsi, considerando le interrelazioni con gli stabilimenti produttivi in UE. E anche l'aumento verticale dei costi dell'energia e il rallentamento della logistica e della distribuzione contribuiscono a rendere molto incerta la situazione. Sembra che il mercato dell'auto - alle prese con una delicatissima transizione all'elettrico - stia facen-

do fatica a riposizionarsi sul mercato di massa, dove i nuovi veicoli ad alimentazione alternativa soffrono per i maggiori costi al pubblico e la carenza delle infrastrutture di ricarica. Anche perché la politica degli incentivi in Italia è stata finora troppo frammentata e solo adesso con il recente DL Energia

Immatricolazioni per alimentazione in UE (2021 vs 2020)



Fonte: Anfia su dati Acea

**APPROFONDIMENTI**

**MERCATO E NORMATIVE**

**Immatricolazioni autovetture: la Top 5 in UE**

	2021	2020	Var. % 2021 vs 2020	Var. % 2021 vs 2019
Francia	1.659.003	1.650.118	+0,5%	-25,1
Germania	2.622.132	2.917.678	-10,1%	-27,7%
Regno Unito	1.647.181	1.631.064	+1%	-28,7%
Spagna	859.477	851.210	+1%	-32%
Italia	1.457.952	1.381.756	+5,5%	-24%

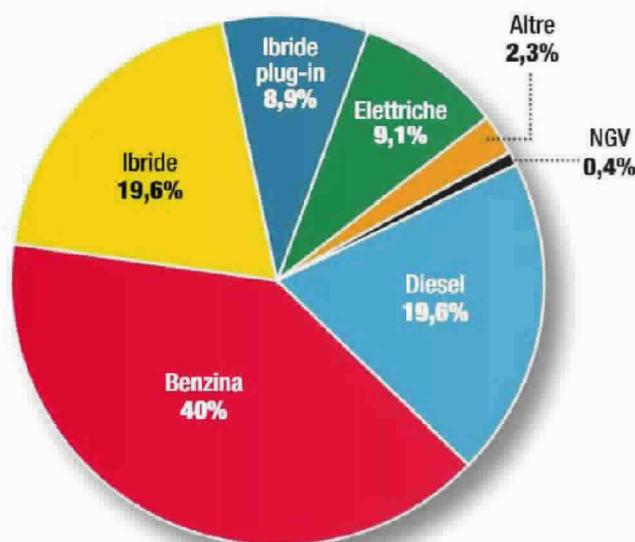
Fonte: Ufficio studi e statistiche Unrae

Anche i cittadini stranieri che ottengono la residenza italiana dovranno entro tre mesi reimmatricolare i veicoli di loro proprietà già immatricolati all'estero. Mentre i possessori di cittadinanza straniera e residenti oltre i confini potranno circolare in Italia con veicoli con targa estera per la durata massima di un anno. L'utilizzo dovrà essere comprovato da un documento di data certa, sottoscritto dall'intestatario del veicolo, dal quale risulti a che titolo (contratto di noleggio, leasing, comodato o altro), a chi e per quanto tempo sarà utilizzato il mezzo. Il documento dovrà essere

a bordo, insieme al documento di circolazione estero. L'obbligo di registrazione al REVE scatta per i cittadini (italiani o stranieri) residenti nel nostro Paese, che, a vario titolo (contratto di noleggio, leasing, comodato o altro), dispongano di veicoli intestati a persone fisiche o giuridiche con residenza o sede in uno Stato estero per un periodo superiore a 30 giorni, anche non continuativi, nell'anno solare. L'altro caso in cui vige l'iscrizione sono i veicoli immatricolati all'estero, di proprietà di lavoratori "frontalieri", ovvero chi lavora presso un'azienda con sede in

Stato confinante. La registrazione dovrà essere effettuata entro 60 giorni dalla data di acquisto della proprietà del veicolo ed è - anche in questo caso - a carico dell'intestatario del mezzo. Al REVE dovranno essere annotate le operazioni di registrazione del veicolo e di cancellazione per fine disponibilità (sia in caso di anticipazione che al termine del periodo previsto), di variazione di residenza o di sede e di eventuale proroga nell'utilizzo del mezzo, così come le variazioni della disponibilità del veicolo stesso. Le operazioni si svolgono presso il PRA o lo Sportello Telematico dell'Automobilista, che rilasciano un'attestazione da esibire ai controlli su strada, che conterrà un codice identificativo del veicolo nonché un QR code che permetterà la verifica dei dati. Pesanti le sanzioni, che vanno da un minimo di 712 ad un massimo di 3.558 euro, secondo quanto stabilito dal nuovo comma 7 bis dell'articolo 93 del Codice della Strada.

**Market share delle alimentazioni in Europa (2021)**



Fonte: Acea

**NUOVI SCENARI PER IL NOLEGGIO**

Secondo le prime indicazioni degli Uffici, le imprese di renting con sede in Italia potranno noleggiare i veicoli (immatricolati ad uso noleggio) di proprietà di un'azienda del settore con sede in UE. Gli stessi veicoli potranno essere locati a loro volta al cliente finale. In questo caso sarà necessario fare una doppia registrazione al REVE e disporre a bordo di documentazione attestante anche il contratto di sublocazione. Probabilmente tale meccanismo potrà essere utilizzato per sopperire alle carenze di veicoli in flotta nell'imminente stagione estiva, considerati i rallentamenti della produzione causati dalla mancanza dei microchip e dai pesanti avvenimenti internazionali.

INTERVISTA

ALBERTO VIANO

# L'ambiente è il lavoro



*Intervista con il neo presidente Aniasa, che mostra di puntare tutto sul valore aggiunto che le associate possono fornire al sistema Paese in tema di ambiente e sicurezza, evidenziando anche il crescente peso specifico del business del renting professionale in tutto il mercato automotive*

di Giuseppe Guzzardi

**L**a tradizione si perpetua, ed eccoci pronti a intervistare il neo presidente Aniasa, Alberto Viano. Dopo un 'rent-a-car' la logica delle alternanze vuole un esponente del mondo NLT sull'alto scranno dell'associazione dei servizi confindustriali legati all'*automotive*. Viano assurge alla carica in un momento segnato da tante rivoluzioni, legate al tipo di alimentazione dei veicoli, ai nuovi sistemi di mobilità e di uso nelle città, all'innovazione IoT, alla crisi energetica, alla sostenibilità, alla post-pandemia, persino alla guerra. Tante quindi le questioni sul tavolo: saranno troppe anche per un navigato manager come Viano? Ecco le sue risposte.

#### F&F Novità o rivoluzioni in Aniasa?

**>>>** Evoluzioni. Aniasa si è sempre caratterizzata per una progressiva maturazione, che si è concretizzata con l'ultima presidenza, quella di Archiapatti. Soprattutto nel ricevere il giusto riconoscimento per un settore in grado

**Classe 1973, genovese di nascita e milanese d'adozione, Alberto Viano ricopre la carica di Amministratore Delegato di LeasePlan Italia dal 1° gennaio 2019, dopo essere stato responsabile della Direzione Finance e ancor prima Risk Management and Compliance Director e Business Unit Large Fleet Operations Director. Nel precedente Consiglio Generale Aniasa, Viano ha ricoperto la carica di Vice Presidente con delega sulle tematiche fiscali. Ha alle spalle una pluriennale esperienza come consulente in Deloitte & Touche e in Marsh McLennan, dove si è specializzato nel Risk Management, prima di approdare in LeasePlan, nel 2003.**

di offrire maggiore sicurezza sulle strade, minor impatto ambientale, maggiore certezza per l'erario.

Credo che Aniasa oggi rappresenti un'ottima sintesi degli interessi del singolo e della collettività. Questa capacità è stata sempre al centro dei nostri programmi, come anche l'intento di ottenere la giusta legislazione per il settore, soprattutto in termini di semplificazione negli adempimenti burocratici e fiscali per il consumatore, nel rispetto dei principi di libertà e individualità.

#### F&F Quali le sfide dell'immediato futuro?

>>> Ripeto, una semplificazione normativa, specie in ambito fiscale, ma anche per quanto riguarda le immatricolazioni e le tasse in ambito locale. Rappresentiamo già una quota significativa del mercato, credo che sarebbe giusto che i nostri clienti siano il più possibile sollevati da oneri inutili. Ma al centro di tutto c'è la sostenibilità ambientale.

#### F&F Quale dei settori associativi ha sofferto di più la mancanza di vetture in consegna?

>>> Il noleggio a breve termine, che è un fortissimo sostegno al turismo. Dobbiamo fare in modo che lo *short* abbia la possibilità di ricevere veicoli in misura tale da coprire la domanda che ci sarà già a Pasqua e in misura molto maggiore in estate, altrimenti rischiamo di compromettere tutta la filiera.

Per noi questa è una forte preoccupazione, un campanello d'allarme. Al netto di una direttrice ferroviaria nord-sud molto potente ma praticamente satura nei periodi di picco, è evidente che l'affluenza turistica ha un bisogno disperato di breve termine negli aeroporti, per essere attraente e competitiva ad esempio verso Spagna e Portogallo. Il nostro *short* oggi non è attratto dalla possibilità di fare profitti dalla riduzione di offerta, vorrebbe invece aumentare la possibilità di fornire un servizio. Ecco perché le associate suggeriscono ai clienti di anticipare le prenotazioni, non soltanto per essere certi di disporre del veicolo, ma anche per bloccare le tariffe.

Ciò non vuol dire che il NLT non stia soffrendo della mancanza di veicoli nuovi da immatricolare. Oggi i tempi di attesa superano i 200 giorni, e sono proibitivi, tali da far desistere molti potenziali utenti. Sappiamo che non stiamo soddisfacendo i nostri clienti, ne siamo ben consapevoli e li ringraziamo per la loro pazienza. Se la situazione si protrarrà, però, il fenomeno diventerà rilevante, e ci auguriamo che i costruttori siano in grado di mettere in pista soluzioni alternative.

#### F&F Pandemia, guerra, mancanza di semiconduttori... possiamo dire di essere in situazioni di mercato del tutto nuove?

>>> Certamente, a dir poco impreviste. Stiamo affrontando crisi di mercato di diverso tipo, tutte difficilmente immaginabili. Eppure tutti noi cerchiamo di fare previsioni, programmazione a cinque anni... consci del fatto che dobbiamo essere pronti a rivederle sostanzialmente. Usciamo da un biennio drammatico per lo *short term* e per il *car sharing*, e che ha avuto un grosso impatto anche sul lungo termine. Lo abbiamo superato, e ciò mi rende orgoglioso. La risposta delle aziende del settore è stata forte, hanno mantenuto il loro impegno, la loro presenza sul territorio. Una serietà e una resilienza esemplari, valori che le associate hanno trasferito all'associazione.

#### F&F Torniamo alla defiscalizzazione, all'abbattimento dell'IVA...

>>> Non stiamo chiedendo sgravi fiscali a tappeto, per definizione. Invece, proponiamo una politica fiscale coerente: non siamo una nicchia residuale, siamo un settore che immatricula tra un quarto e un terzo del totale Paese. In quanto tali, siamo il più importante interlocutore di mobilità, per di più con un valore medio dell'immatricolato più alto della media totale, perché le auto in NLT appartengono in genere a segmenti di più alto livello. Credo quindi

sia opportuno che noi si abbia un quadro fiscale ad hoc. Il sollecito sull'Iva deducibile al 100 per cento riflette una oggettiva sofferenza del soggiacere a una normativa palesemente inadeguata.

L'auto aziendale in Italia, nella sostanza, è fortemente penalizzata, un unicum in Europa. Noi vorremmo, al di là del fatto che le deroghe concesse al nostro Paese non possono durare per sempre, che il quadro fiscale nascesse da una concertazione, che fosse coerente con la transizione ecologica di cui tanto si parla ma che nessuno come noi incarna nel profondo, nessuno spinge (e trascina) più di noi in questa direzione. Ripeto, chiediamo un quadro coerente.

#### F&F Si riparla del noleggio di truck. Cosa ne pensa? L'articolo 84 del CdS è da cancellare?

>>> Al momento non abbiamo una posizione forte, come Aniasa, anche se guardiamo con interesse al trasporto, lo dimostra l'attenzione agli LCV. Laddove la normativa dovesse cambiare, saremmo pronti.

#### F&F L'e-commerce è un fenomeno ben attenzio-

"Rappresentiamo già una quota significativa del mercato, è lecito aspettarsi una semplificazione normativa".

### nato dalle società di noleggio?

»»» Osserviamo un grande aumento di richiesta di distribuzione di merci e oggetti, e non mi riferisco soltanto all'e-commerce. Una componente di servizio ad alto valore aggiunto, che deve essere opportunamente normata, ma che costituisce una importante evoluzione, tale da creare valore, ricchezza.

Siamo dell'opinione che, anche per favorire una riduzione dell'impatto ambientale, Aniasa può operare per rendere più sostenibile la movimentazione di merci. Molti veicoli elettrici sono oggi immatricolati da società di noleggio a lungo termine, cosa che ne rende possibile l'uso, altrimenti il costo d'acquisto renderebbe problematica la loro diffusione. Ci siamo, come Aniasa, ci sono le nostre associate, e questo potrebbe essere propedeutico anche per il settore dei pesanti di cui parlavamo.

### F&F Qual è il suo personale atteggiamento verso i nuovi microdispositivi di mobilità?

»»» Sono straordinariamente interessanti, veicoli che esaltano l'esercizio della libertà individuale. Correttamente normati - non sovranormati o penalizzati - sono un ottimo complemento di mobilità e spero possano ri-



scuotere un interesse collettivo. Confido quindi che la comunità ne comprenda la validità, e se si vuole anche i rischi. Per quanto riguarda Aniasa, dobbiamo essere pronti a considerare questi strumenti di mobilità come un settore interessante, vedremo dove ci porterà. Diverse associate ormai li sperimentano come forma complementare di spostamento, e noi siamo pronti a espanderci. Per il momento, osserviamo.

### F&F L'elettrificazione del circolante procede a velocità adeguata? Troppo lenta? Troppo veloce?

»»» L'auto elettrica presenta caratteristiche estremamente positive, e non mi riferisco soltanto alle emissioni allo scarico. In realtà, sono molto più efficienti, cosa di cui c'è sempre bisogno, e migliorano la vita, perché hanno un minor impatto sulla collettività. Ci rendiamo conto che il loro impatto sulla filiera industriale sarà significativo, ma è una scelta ormai fatta.

### F&F Lo sharing è un sistema valido per il nostro Paese, dopo la pandemia?

La pandemia è stata micidiale, in pratica ha azzerato i fatturati, proprio per aziende che erano ancora in una fase di avviamento. Inoltre i costi sono cresciuti, ad esempio per la sanificazione. Quando si è in due il *car sharing* diventa fortemente competitivo rispetto ai sistemi di mobilità individuali; siamo quindi fortemente a supporto delle nostre associate del settore, perché sappiamo che questa è una delle strade per azzerare l'inquinamento in ambito urbano.

### F&F Però al momento non sono economicamente vincenti, specie nei centri di medie dimensioni...

Questo è un settore che certamente richiede investimenti iniziali molto robusti. Se non si è in grado di assicurare una forte densità di veicoli, ovvero se per raggiungere un veicolo bisogna percorrere più di mezzo chilometro, va da sé che non sia un sistema competitivo. I veicoli devono essere ben distribuiti sul territorio e l'algoritmo che ne governa posizione e servizi è un fattore critico. C'è ancora molta esperienza da fare.

Rimango convinto del potenziale del *car sharing*: prima della pandemia, nelle chiacchierate con i rappresentanti di queste società, mi è sembrato di comprendere che non fossero affatto lontane dal *break even*, contavano di arrivarci nel 2020. Ma già il 2022 potrebbe essere l'anno del riscatto, del raggiungimento della profittabilità. La domanda di servizio c'è, il *car sharing* può diventare un business interessante nelle città medio grandi.

TANTO PER  
COMINCIARE

# Truck4Rent

*Dopo gli attacchi all'art. 84 di alcuni anni fa, la questione locazione dei veicoli sopra le sei tons sembrava finita in acque stagnanti. Forse interesse e appetito verso questo settore sta tornando veemente: aprirebbe scenari molto remunerativi per tutti. Ad oggi, l'unico escamotage è ancora la doppia iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori*

**L**articolo 84 del Codice della Strada, *Noleggjo senza conducente*, prevede che non sia possibile affittare un autocarro con o senza rimorchio oltre le sei tonnellate di MTT, se non in presenza dell'iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori sia da parte del locante che del locatario. In tal modo si evita che figure/aziende *non* conto terzi, ovvero quelle il cui *core business* non è il trasporto, accedano occasionalmente al noleggio per il trasporto di cose.

Una norma che sembra non avere motivo di esistere, pur sempre fortemente difesa dalle associazioni di categoria, tanto da essere confinata in qualche oscuro anfratto tra Camera e Senato, in una sorta di oblio permanente. Si potrebbe obiettare che sicurezza e professionalità si devono anteporre alla libertà di noleggio, e ci può anche stare, se non fosse che questi due valori attingono responsabilmente all'autista, non al veicolo.

In questa sede a noi non interessa entrare nella questione, della quale a lungo e periodicamente si è occupata la rivista *Vie&Trasporti*. A noi preme segnalare, senza commenti se non un timido accenno alla 'libertà di noleggio', che da parte di alcuni noleggiatori esperti e pragmatici il desiderio di aggirare la norma non è mai venuta meno, e che con ogni probabilità il fenomeno di creare iscrizioni all'Albo per svolgere questa attività è tutt'altro che peregrino.

A questo punto, forse, dovrebbero essere le rispettive associazioni a sollevare la questione, in un tavolo specifico di confronto con il Parlamento (ovvero la Commissione Trasporti della Camera). Da una parte Aniasa, dall'altra gli autotrasportatori, Anita e Conftrasporto in testa. Il problema va affrontato e risolto, anche in considerazione di quanto avviene all'estero, tenendo conto di alcuni casi limite che si verificano in nord Europa.

Stiamo parlando di un mercato economicamente molto interessante, che se da una parte potrebbe rafforzare (ed è ciò che si teme) il 'conto proprio', dall'altro potrebbe dare un significativo contributo alla liberalizzazione del settore.

A questo argomento dedicheremo in futuro pagine e articoli, raccogliendo più punti di vista, perseguendo comunque l'obiettività, sempre lungi dal prendere posizione.

