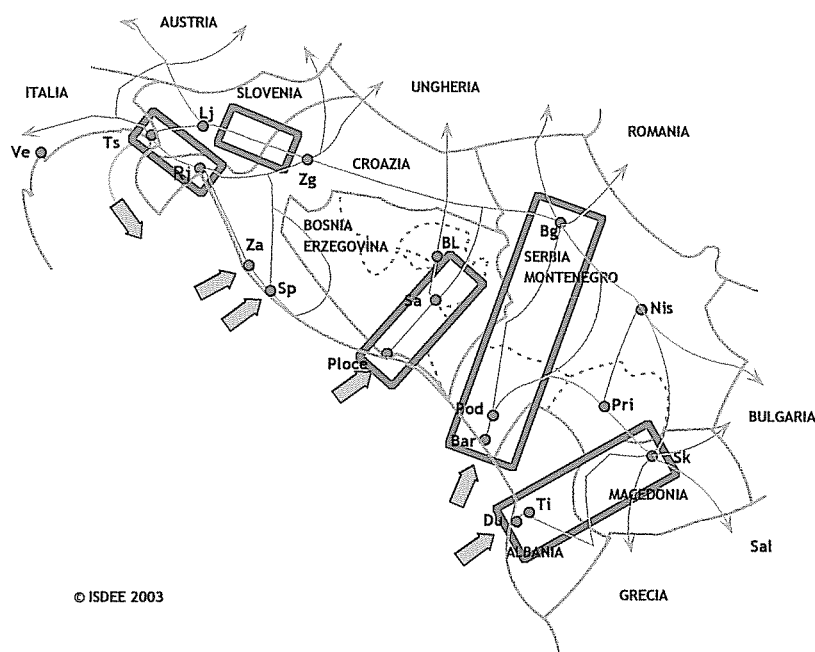


ne modesta degli scambi commerciali e degli insediamenti di imprese nella regione in confronto alle imprese del Nord-Est, per esempio. Significativa a questo riguardo è la concentrazione di imprese pugliesi insediate in Albania, che però sono virtualmente assenti dagli altri paesi balcanici, mentre le imprese tessili trevigiane si sono accentrate a Timisoara, nella Romania occidentale, che è facilmente raggiungibile dal Veneto passando da Vienna e Budapest.

Nel Sud della Regione balcanica, il traffico Est-Ovest è fortemente ostacolato dalle carenze del Corridoio Paneuropeo VIII, che dovrebbe congiungere i porti bulgari di Burgas e Varna sul Mar Nero, con quello albanese di Durazzo, quindi con Bari e Brindisi. I traffici della regione diretti ad ovest tendono a riversarsi verso Lubiana o Budapest, a Nord, o a preferire l'alternativa greca, la Via Egnatia, che congiunge Salonico con il mare Ionio, a Igoumenitsa. Ne risulta che i porti della sponda orientale dell'Adriatico restano largamente sottoutilizzati, ciò che limita anche il potenziale di sviluppo dei porti adriatici italiani. La mancanza di infrastrutture adeguate nel retroterra balcanico dei porti impedisce l'auspicata trasformazione dell'Adriatico da mare che divide, in un lago interno che unisca i popoli delle due sponde e ne favorisca i contatti e gli scambi. (cfr. fig. IV.14).

In tali contesti, sarà fondamentale per l'interesse del nostro Paese e per il suo sviluppo economico: riconoscere l'importanza degli sviluppi sull'altra sponda

Figura IV.14 - DIFFICOLTÀ DI ACCESSO AI BALCANI OCCIDENTALI



RIQUADRO 5 – I CORRIDOI EUROPEI NELLA STRATEGIA SETTORIALE EUROPEA

L'Unione Europea, ed in particolare la Conferenza dei Ministri dei trasporti europei, ha riconosciuto da lungo tempo il ruolo essenziale delle infrastrutture di trasporto e comunicazione ai fini del processo di riavvicinamento dell'Europa occidentale ai suoi vicini dell'Est. Già dal 1994 erano state identificate le principali direttrici di infrastrutture di comunicazione (i cosiddetti "Corridoi Paneuropei"), comprendenti non solo strade e ferrovie, ma anche collegamenti di reti elettriche, oleodotti, vie fluviali e marittime, porti e aeroporti, lungo le quali si sarebbe dovuta realizzare la graduale integrazione dei paesi dell'Est con l'Europa Occidentale. L'idea portante era che i Paesi interessati come i donatori bilaterali e multilaterali, avrebbero concentrato gli sforzi e le risorse disponibili sullo sviluppo delle direttrici riconosciute come le più efficaci per favorire l'integrazione delle due Europe.

Di fatto, i progressi fatti nella realizzazione dei dieci Corridoi Paneuropei sono stati molto diseguali. Gran parte delle risorse delle IFI, e soprattutto i finanziamenti bilaterali tedeschi, austriaci e scandinavi, hanno teso a concentrarsi sullo sviluppo delle direttrici baltiche (Corridoio I), di quelle nel Nord Europa (Corridoi II e III fra Germania e Russia attraverso la Polonia), e sulle direttrici Nord-Sud, dai Balcani alla Germania e all'Austria (Corridoio X) o all'Ungheria (Corridoio IV) lasciando indietro lo sviluppo dei Corridoi di maggiore interesse per l'Italia e per la macro-regione adriatica, i Corridoi V (Trieste – Budapest – Kiev) e VIII (Bari/Brindisi – Durazzo – Skopje – Varna/Burgas), appunto, della cui gestione è responsabile l'Italia.

Il sistema dei Corridoi Paneuropei, peraltro, è divenuto ormai insufficiente per rispondere alle esigenze attuali della regione, per via dell'evoluzione della situazione dei diversi Paesi dell'Est europeo. Le Conferenze di Creta (1994) e Helsinki (1997) che avevano definito i Corridoi non avevano potuto tenere in debito conto il rientro di Serbia e Montenegro nel consesso delle nazioni pacifiche d'Europa, né l'evoluzione della situazione nella Bosnia-Erzegovina e nel Kosovo. La strategia europea di sviluppo settoriale nella regione balcanica è stata aggiornata in prima battuta con lo studio TIRS (Transport Infrastructure Regional Study), completato nel 2001 col finanziamento della Cooperazione francese. Al TIRS ha fatto seguito, nel 2003, un altro studio approfondito, il REBIS, (Regional Balkan Infrastructure Study), voluto dalla Commissione europea e finanziato con fondi CARDS.

Il REBIS costituisce un genuino passo avanti nella messa a punto di una strategia integrata e concordata di sviluppo del settore dei trasporti nei Balcani. È stato realizzato ricercando attivamente la partecipazione delle autorità e della società civile dei Paesi interessati e ha portato alla definizione della "rete fondamentale" (core network) della regione, che prende le mosse dai Corridoi Paneuropei, ma ne riconsidera le priorità relative e li integra con una serie di altri collegamenti essenziali non inclusi nei Corridoi originali. Fra questi meritano di essere ricordati, per il loro speciale interesse per il "sistema Italia", e per le regioni del Sud in particolare: la riabilitazione del collegamento ferroviario (e, in futuro, anche stradale) dal porto di Bar (Antivari), in Montenegro, situa-

to di fronte a Bari, a Belgrado (quindi non solo alla Serbia, ma anche al sistema di vie fluviali incentrato sul Danubio e sulla Sava, e all'Ungheria); il collegamento fra Durazzo e la capitale montenegrina Podgorica, che si innesta sulla Bar - Belgrado; il collegamento fra la Croazia e la Republika Srpska (Banja Luka - Gradiska), in Bosnia-Erzegovina; la diramazione dal Corridoio VIII fra l'Albania e il Kosovo (Durazzo - Morine). Lo studio identifica i progetti di massima priorità nel breve termine, secondo una logica di ottimizzazione delle rete regionale per assicurare collegamenti affidabili fra le capitali, i principali porti, i principali agglomerati, e le connessioni con le reti dei Paesi confinanti con la regione balcanica. La risultante strategia dovrà essere sanzionata in un Memorandum of Understanding fra i Paesi della regione, e l'Unione Europea.

Dallo studio REBIS sono però esclusi i Paesi in pre-adesione alla UE, quindi la Slovenia, l'Ungheria, ma anche la Bulgaria e la Romania, che invece erano incluse nel TIRS. Questo impedisce di dare il giusto peso, e la corretta priorità, per esempio, al completamento del Corridoio V in Slovenia e in Ungheria, o del Corridoio VIII in Bulgaria; di riconoscere l'urgenza di collegare fra loro i porti del Nord Adriatico (Trieste, Capodistria e Fiume) per portarli a formare un sistema integrato di porti multi-funzioni collegati fra loro con un'autostrada che correrà prevalentemente in Slovenia. A questa limitazione è possibile compensare almeno in parte utilizzando uno strumento proposto dallo stesso REBIS: l'"Osservatorio dei Trasporti nei Balcani", che sarà finanziato con fondi CARDS e dovrebbe aver sede a Belgrado, e alle cui attività potranno essere invitati a partecipare anche gli Stati membri della UE, o in pre-adesione, confinanti con la regione.

Nonostante la limitazione su citata, il REBIS e l'Osservatorio dei trasporti, costituiscono una solida base su cui innestare, e con cui coordinare, le future iniziative italiane intese a contribuire allo sviluppo del settore trasporti con e nei Balcani.

dell'Adriatico ai fini dello sviluppo della nostra stessa economia ed in particolare del Sud; prendere atto del fatto che il superamento delle carenze infrastrutturali nel sistema delle comunicazioni nella regione balcanica è un prerequisito per lo sviluppo della regione, per la sua definitiva stabilizzazione, e per la crescita degli scambi economici, imprenditoriali e culturali fra i Paesi della regione balcanica e l'Italia, soprattutto le regioni adriatiche; adottare una politica di partecipazione attiva alle iniziative comunitarie e internazionali relative allo sviluppo dei Balcani, abbandonando l'atteggiamento di benevola noncuranza che ha caratterizzato la politica italiana nel settore della infrastrutturazione fino a un passato recente.

IV.7 Incentivi a compensazione delle diseconomie e delle inefficienze di contesto

Il sistema degli incentivi italiano è da tempo oggetto di revisione. Essa è resa ancora più necessaria dopo l'impegno che l'Italia, insieme agli altri Paesi dell'Unione Europea, ha assunto in occasione del Consiglio Europeo di Stoccolma per una riduzione della quantità e dell'intensità massima degli aiuti di Stato e un

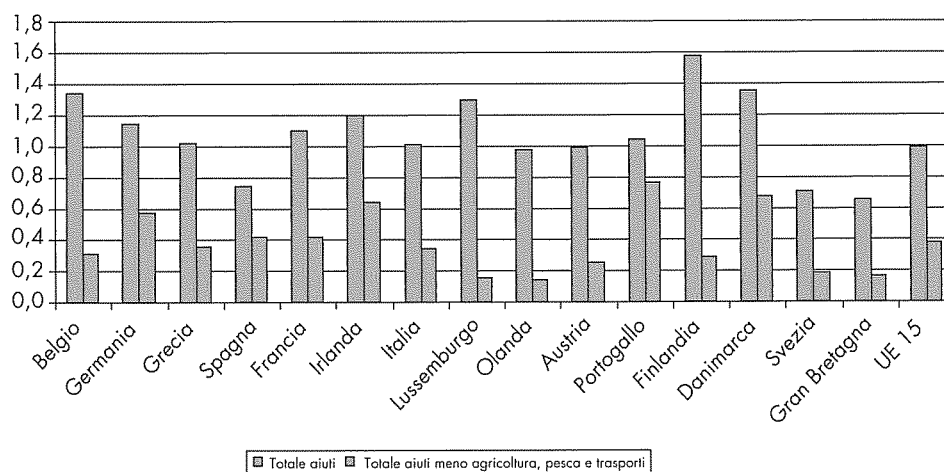
loro riorientamento verso finalità di tipo orizzontale (ricerca, innovazione, piccole e medie imprese, formazione, ecc.).

A tale riguardo, l'Italia ha già assunto un comportamento virtuoso, come testimoniato dallo *State Aid Scoreboard* dell'Unione Europea.¹⁵ Dal periodo 1997-1999 al periodo 1999-2001, infatti, l'Italia ha registrato una riduzione degli aiuti di Stato, di 4 miliardi di euro circa, pari a 0,3 punti percentuali del Pil (dall'1,3 all'1,0 per cento).

Confronto
internazionale

Anche nelle conclusioni della Presidenza della Riunione Ministeriale informale sulle politiche di coesione, svoltasi a Roma il 20 ottobre 2003 nell'ambito

Figura IV.15 - TOTALE AIUTI DI STATO - 2001 (Percentuale sul Pil)



Fonte: elaborazioni su dati UE - State Aid Scoreboard

del semestre italiano di presidenza del Consiglio dell'Unione Europea, è stato raggiunto un importante risultato. L'Italia, forte di una solida alleanza istituzionale tra tutte le Regioni (Centro-Nord e Sud), i comuni, le Amministrazioni locali e le parti economiche e sociali, si è dichiarata disponibile a rinunciare ad azioni difensive nazionali - contro i rischi della competizione connessa con l'allargamento ad Est dell'Unione - basate sull'innalzamento del livello degli aiuti di Stato. Perché tale posizione sia sostenibile, è necessario tuttavia che anche gli altri Paesi siano disposti a rinunciare al ricorso generalizzato a sussidi. Questi ultimi, soprattutto se indirizzati a imprese medio-grandi, producono effetti distorsivi sulla concorrenza internazionale nella misura in cui determinano spostamenti di rendite tra regioni o Paesi, senza produrre vantaggi dal punto di vista del benessere sociale. Nella

¹⁵ Cfr. sito Comunità europea [www/europa.eu.int](http://europa.eu.int)

Riunione Ministeriale informale di Roma l'Italia ha ottenuto da parte di tutti i Paesi la condivisione dell'impegno alla riduzione del livello generale degli aiuti di Stato con l'obiettivo di eliminare le forme di sostegno che risultano maggiormente distorsive per la concorrenza. Nella stessa occasione è stata altresì rilanciata, con l'approvazione di pressochè tutti i Paesi, la necessità di indirizzare la politica di coesione all'offerta di infrastrutture materiali ed immateriali, ritenute in grado di ottenere effetti più durevoli sulla competitività regionale.

Se si considera il peso delle due componenti principali della spesa in conto capitale a livello europeo¹⁶ con riferimento al 2001, si evidenzia che, per quanto riguarda gli investimenti, a fronte di una media UE del 2,3 per cento sul Pil, il Paese che spende di più è l'Irlanda (4,6 per cento), seguita dal Lussemburgo (4,3 per cento) e dalla Grecia (3,9 per cento), mentre l'Italia, con una spesa per investimenti pari a circa il 2,5 per cento del Pil, è in linea con la media europea. La spesa per trasferimenti nell'UE è stata pari nello stesso anno all'1,2 per cento del Pil: il Paese che spende di più per trasferimenti è l'Austria (2,9 per cento), seguita dalla Grecia (2,7 per cento) e, più distanziato, dal Portogallo (1,9 per cento). L'Italia si colloca leggermente al di sopra della media europea con una quota di spesa in conto capitale destinata a trasferimenti dell'1,4 per cento del Pil.

Il confronto appena effettuato, pur fornendo indicazioni utili soprattutto sull'entità della spesa per infrastrutture e trasferimenti nel contesto europeo, non consente tuttavia di cogliere pienamente il flusso effettivo degli incentivi indirizzati all'economia, al netto cioè dei trasferimenti in conto capitale ad imprese pubbliche¹⁷. L'esame della composizione della spesa pubblica in conto capitale italiana, descritta in dettaglio nel capitolo III, cui si rimanda per approfondimenti, mostra invece un quadro assai differenziato tra macroaree. A fronte di un Centro-Nord che ha destinato in media, nel periodo 1998-01, il 26,4 per cento della spesa in conto capitale del Settore Pubblico Allargato a incentivi, il Sud ha indirizzato alla stessa finalità il 40,7 per cento della spesa. Ne deriva, nelle regioni meridionali, uno "spiazzamento" degli investimenti a favore degli incentivi: ciascun cittadino del Sud riceve infatti una quota di infrastrutture inferiore all'analoga dotazione di un cittadino settentrionale. Le informazioni della banca dati Conti Pubblici Territoriali mostrano tuttavia che dal 1999 è in atto una tendenza volta alla ridu-

¹⁶ Nell'analisi che segue, con il termine *investimenti* si identifica la "formazione lorda di capitale" in base alla definizione del SEC95, mentre con il termine *trasferimenti* si considerano tutte le altre spese in conto capitale delle Amministrazioni Pubbliche (quali incentivi, acquisizioni nette di oggetti di valore, variazioni di inventario, acquisizioni nette di beni non-finanziari non-prodotti), compresi gli introiti per lo Stato derivanti dalla vendita delle licenze UMTS. I dati qui elaborati sono tratti prevalentemente dallo *Statistical Annex to European Economy* della Commissione europea (4 aprile 2003), disponibile sul sito [www://europa.eu.int](http://europa.eu.int) e dai *Supplementi al bollettino statistico. Indicatori monetari e finanziari: statistiche di finanza pubblica nei Paesi dell'Unione Europea* della Banca d'Italia (1 settembre 2003) disponibile sul sito www.bancaditalia.it.

¹⁷ L'analisi sopra riportata si basa su dati riferiti all'universo "Amministrazioni Pubbliche" definito in base ai criteri fissati dal Sistema dei Conti Nazionali. In tale Sistema non è presente la definizione di Settore Pubblico Allargato, utilizzata invece nell'ambito dei Conti Pubblici Territoriali. Il riferimento a quest'ultimo universo consente di effettuare una stima più precisa del flusso effettivo di contributi alle imprese private poiché, nell'ambito di un processo di consolidamento dei flussi finanziari, la componente *trasferimenti in conto capitale ad imprese pubbliche* viene in questo caso elisa. (Si vedano a tale proposito le note metodologiche alle tavole Conti Pubblici Territoriali).

zione del peso della componente trasferimenti della spesa pubblica in conto capitale a favore della spesa per infrastrutture materiali ed immateriali. L'attuale ripartizione non può tuttavia essere ancora ritenuta soddisfacente¹⁸.

Al fine di accelerare il progressivo riequilibrio delle due principali voci della spesa in conto capitale, da una parte è stato avviato il riordino delle misure agevolative¹⁹, dall'altra, con la delibera CIPE n.16 del 9 maggio scorso, è stato invertito il peso delle due destinazioni finali (investimenti pubblici/incentivi) nel ripartire le risorse per le aree sottoutilizzate: dal 40 per cento delle risorse per investimenti e 60 per cento per incentivi a 60 per cento dei fondi per infrastrutture e la quota rimanente per incentivi. La nuova ripartizione ha dunque previsto un allineamento a quella disposta dai fondi comunitari, che prevede che soltanto un 35 per cento circa delle risorse dell'Unione Europea vadano ad incentivi.

Riordino degli
incentivi

In un quadro generale di riduzione e revisione, gli incentivi restano comunque indispensabili per la compensazione di svantaggi localizzativi, a fronte di perduranti divari di redditività degli investimenti in diverse aree del Paese. Risulta tuttavia imprescindibile proseguire nel loro riordino complessivo in funzione di un miglioramento in termini di efficienza ed efficacia²⁰. Un primo contributo in questa direzione è venuto dalla già citata delibera CIPE che ha raggruppato le principali misure di agevolazione attualmente disponibili per il sistema produttivo in tre macrocategorie, per assicurare a ciascuna un finanziamento equilibrato:

a) incentivi *automatici*, volti principalmente a ridurre il costo del capitale e del lavoro, stanti i divari di redditività degli investimenti tra aree del Paese (credito d'imposta generale, bonus occupazione e credito d'imposta per campagne pubblicitarie localizzate)²¹;

b) incentivi *a bando e valutazione*, volti a compensare le difficoltà di approvvigionamento sul mercato del credito soprattutto delle piccole e medie imprese e delle micro-imprese (bandi 488/92, prestito d'onore e franchising, imprenditorialità giovanile)²²;

c) incentivi *discrezionali e negoziali*, volti a rafforzare l'imprenditoria locale o attrarre investimenti dall'esterno attivando, con metodi negoziali, accordi in territori predefiniti (contratti di programma e di filiera, Patti territoriali, contratto d'area).

¹⁸ Cfr. capitolo III, par. III.1.1 per un approfondimento sul tema.

¹⁹ Cfr. oltre nel paragrafo per le specifiche azioni intraprese.

²⁰ Tale esigenza emerge chiaramente anche da una recente indagine condotta dalla Task Force MAP/MEF/IPI sviluppo imprenditoriale (*Rapporto sull'attuazione degli incentivi alle imprese nei POR (Asse IV) ai fini della riprogrammazione di metà periodo*, del giugno 2003) nell'attuazione degli incentivi alle imprese nei POR. Il gruppo di lavoro ha riscontrato che i regimi conferiti si sono talvolta sovrapposti alla strumentazione regionale esistente e in alcuni casi sono addirittura risultati concorrenziali rispetto a interventi a carattere più generale. Tra le riforme ritenute utili, vi è la semplificazione delle condizioni di accesso, la diversificazione delle forme di aiuto, l'introduzione di più incisivi criteri di selettività, l'incentivazione degli interventi finalizzati all'acquisizione dei servizi specialistici e di innovazione tecnologica, l'agevolazione dell'accesso al credito e della formazione e specializzazione lavoratori.

²¹ La delibera CIPE n. 23 del 25 luglio 2003, che stabilisce la disciplina per la concessione del credito d'imposta per campagne pubblicitarie localizzate, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 269 del 19 novembre 2003. Le istanze di accesso potranno essere presentate a decorrere dal 18 gennaio 2004.

²² Gli aspetti relativi al prestito d'onore e all'imprenditoria giovanile verranno trattati nel capitolo VI.

Alcune linee lungo le quali orientare la riforma degli aiuti sono state inoltre esposte dal DPS nell'ambito del dibattito sul futuro degli aiuti a finalità regionale per il periodo post 2006. Con riferimento agli aiuti destinati alla grande impresa nelle aree cosiddette prioritarie, si è espresso l'avviso che gli aiuti a finalità regionale, nella versione tradizionale di aiuti all'investimento iniziale²³ della grande impresa debbano essere integrati, ad esempio, con aiuti alla ricerca e alla innovazione tecnologica e/o aiuti alla formazione professionale, in un'ottica di rafforzamento dei fattori di competitività delle imprese e al fine di produrre effetti duraturi nel tempo. Con l'obiettivo di un più intenso collegamento con i territori, anche in considerazione del fatto che le logiche gestionali della grande impresa più difficilmente si coniugano con una politica di sviluppo regionale e più facilmente producono effetti distorsivi sul mercato, sono state proposte forme di incentivazione a intensità differenti, in ragione della localizzazione territoriale della grande impresa.

La posizione italiana

Quanto alla questione dell'aiuto all'investimento per le grandi imprese, anche al di fuori delle aree prioritarie, non si è condivisa la proposta di ancorare al parametro della popolazione (e alla relativa mappatura territoriale) il metodo per soddisfare in pieno il principio del "divieto degli aiuti" sancito dall'art.87 del Trattato UE, in quanto tale metodologia non consente di fronteggiare i continui mutamenti socio-economici del contesto territoriale di riferimento. Ai fini del rispetto dell'art.87, è stato viceversa proposto di valutare la possibilità di introdurre un plafond finanziario per Stato membro, ancorato a variabili dimensionali rappresentative dei fenomeni cui l'aiuto fa riferimento.

I paragrafi che seguono presentano gli andamenti e le criticità riscontrate nel 2003 per i principali strumenti di incentivazione ripartiti in tre tipologie dalla già citata delibera CIPE.

IV.7.1 Il credito di imposta investimenti

L'obiettivo della riduzione del costo del capitale per le imprese delle aree sottoutilizzate, attraverso uno strumento di agevolazione rapido e maneggevole e di costo amministrativo limitato, ha condotto all'introduzione nel sistema di incentivazione, a partire dal 2001, del credito di imposta investimenti.

Il beneficio, legato all'incremento degli investimenti al netto degli ammortamenti, non prevedeva alcuna preventiva comunicazione del relativo programma imprenditoriale.

La non identificabilità, qualitativa e quantitativa, degli investimenti ostacolava, in assenza di parametri da controllare, la possibilità di controlli tempestivi e puntuali, incentivava un uso fuori norma dello strumento e impediva all'Amministrazione una programmazione delle necessità finanziarie, di cui si po-

²³ "Per investimento iniziale si intende un investimento in capitale fisso relativo alla creazione di un nuovo stabilimento, all'ampliamento di uno stabilimento esistente o all'avviamento di un'attività che implica un cambiamento fondamentale del prodotto o del processo di produzione di uno stabilimento esistente (tramite razionalizzazione, diversificazione o ammodernamento". Cfr. "Orientamenti in materia di aiuti di Stato", GUCE C/74 del 10.3.98, pag.15.

teva verificare la congruenza con le disponibilità solo a posteriori, riscontrandone eventualmente anche la sproporzione.

Un primo intervento sullo strumento, risalente alla metà del 2002, ha parzialmente riequilibrato le condizioni d'uso, introducendo un'istanza preventiva autorizzabile entro limiti finanziari predefiniti. L'assenza di obblighi sanzionabili, quantitativi e temporali, di realizzazione di quanto dichiarato nell'istanza l'ha trasformata in una prenotazione di risorse da parte delle imprese, effettuata a costo zero, costringendo l'Amministrazione all'immobilizzo a tempo indeterminato delle risorse stanziare.

Per evitare tale anomalia e consentire una programmazione delle uscite finanziarie, è stato introdotto, nella Legge finanziaria per il 2003, l'obbligo di un sentiero temporale, definito nella durata massima e nelle soglie annuali di realizzazione dell'investimento e di utilizzo del credito, sanzionato dalla perdita, parziale o anche totale, del beneficio e della possibilità, in certi casi, di presentare una nuova domanda per un anno.

L'istanza preventiva, integrata con l'indicazione dei tempi e delle quantità degli investimenti da realizzare, dei contributi richiesti e della tipologia e ripartizione territoriale dell'investimento, ha consentito di effettuare controlli e verifiche sulle realizzazioni e sugli utilizzi e una più efficace programmazione finanziaria.

Il successivo stratificarsi delle modifiche normative ha dato luogo, in funzione della tutela dei diritti già maturati o prefigurati, a una segmentazione del complesso dei beneficiari della misura in categorie, con la coesistenza di veri e propri regimi differenziati.

Il tiraggio delle risorse (complessivi 770 milioni di euro), sospeso per tutti i regimi fino al 10 aprile 2003, ha avuto andamenti nettamente differenziati per ciascuna delle categorie di beneficiari in funzione del grado di realizzazione degli investimenti e dell'intervallo temporale a disposizione per la concreta fruizione del beneficio.

L'ammontare più elevato di compensazioni è stato realizzato dai soggetti che hanno maturato il diritto alle compensazioni per investimenti avviati prima del 7 luglio 2002 e conclusi nello stesso anno, i quali hanno esaurito le disponibilità ad essi attribuite con la Legge Finanziaria 2003 e con la delibera CIPE n. 16/2003 (450 milioni di euro). L'incremento disposto, a seguito delle verifiche attuate sulle conferme delle entità degli investimenti realizzati, con la delibera CIPE n. 23/2003 (826 milioni di euro aggiuntivi) è, quindi, risultato appropriato per trasferire al sistema produttivo del Sud risorse finanziarie già disponibili, che non sarebbero state, altrimenti, utilmente impiegate.

A conferma dei limiti connessi con l'assenza di vincoli temporali di utilizzo, i soggetti che hanno prenotato i crediti con istanze preventive presentate e accolte nel 2002 hanno effettuato compensazioni per 80 milioni dei 250 milioni di euro disponibili nel 2003.

I soggetti che hanno rinnovato l'istanza già presentata nel 2002, non soddisfatta per mancanza di risorse, hanno sin qui utilizzato solo 48 milioni di euro. Il limitato tiraggio realizzato è correlabile anche alla comunicazione dell'assenso av-