

Questione fiscale
Riforma
ma senza
scontri

GIACOMO SVICHER

Il dibattito che si è sviluppato dopo la Visentini ter... permesso all'opinione pubblica di comprendere alcune fondamentali verità sul problema fiscale. Anzitutto bisogna ripetere, per l'ennesima volta, che la causa prima dell'evasione va ricercata nella politica di scambio praticata in tutti questi anni... chi ha governato il paese. L'altra causa evidente va ricercata nell'assenza di meccanismi di controllo posti in essere dallo Stato e dai continui ricorsi ai condoni che inducono i contribuenti ad evadere. Ancora le altissime aliquote che penalizzano chi fa il proprio dovere - su un reddito di 40.000.000 annui un'impresa paga tra tasse e contributi sociali il 51,5% - sono un incentivo a non farlo. È ovvio che l'evasione fiscale e l'abusivismo diffuso creano gravi distorsioni sul mercato danneggiando le imprese più sane ed attivando una concorrenza sleale.

Dopo le coraggiose iniziative assunte dalla Confindustria nel 1984 e le proposte innovative allora presentate da questa organizzazione un po' tutte le voci si sono levate a proporre soluzioni di sapore sempre meno demagogico. L'ultima in ordine di tempo, superando il primitivismo sindacale, come ha rilevato giustamente il ministro Formica, è quella della Confcommercio.

Stipiscono pertanto quelle prese di posizione di dirigenti sindacali il cui orologio sembra essersi fermato a tre anni fa ed alle grida demagogiche di cui fu protagonista a quel tempo il movimento sindacale; stipiscono tanto di più se si tiene conto che i recenti incontri svoltisi tra i sindacati e la Confindustria hanno registrato, sul tema, ampie e non generiche convergenze di vedute e di proposte. Ci auguriamo che il sindacato non voglia di nuovo percorrere la strada senza uscita dello scontro corporativo.

Certo è necessario ed urgente che il governo esca allo scoperto con proposte precise su cui sia possibile avviare un vero confronto con le categorie ed in Parlamento e non solo con bozze generate dietro le quinte, possibile solo leggere divisioni tra le forze politiche di maggioranza. Per quanto è dato sapere l'impostazione del governo appare comunque ancora una volta segnata dai limiti della Visentini e cioè da parzialità di impostazione, anche se non mancano spunti interessanti che recepiscono anche proposte della Confindustria. In particolare va approfondita l'idea dei centri di servizio e quella della collaborazione tra lo Stato, che non deve mancare ai propri doveri, e le associazioni di categoria per la determinazione dei coefficienti di redditività, che dovranno evidentemente tener conto delle disparità esistenti, per esempio, tra il negozio di via Montenapoleone a Milano e l'ambulante a Napoli.

Il limite maggiore della bozza governativa è dato comunque dal ristretto orizzonte in cui si muove, che è sostanzialmente quello del regime contabile e di accertamento delle imprese minori, mentre manca l'elemento di qualsiasi disegno di riforma dell'amministrazione finanziaria senza la quale ogni piano di riforma fiscale risulterebbe di fatto inefficace. L'allargamento delle basi imponibili a redditi oggi esclusi, la fiscalizzazione dei contributi sanitari per le imprese minori, con il superamento della tassa sulla salute per tutti, i lavoratori dipendenti ed autonomi, e soprattutto l'introduzione di un'imposta patrimoniale, sono alcune fra le proposte presentate da quasi tutte le associazioni professionali. Cioè pagare su tutto per pagare meno tutto, ad iniziare dal lavoro dipendente. Insomma ancora una volta si vuole affrontare solo la tassazione dell'impresa minore quasi che l'unico problema del sistema fiscale in Italia sia questo. Da questa impostazione così limitata e parziale possono derivare rischi ed ingiustizie non solo per le categorie commerciali, turistiche e del lavoro autonomo ma per tutti i contribuenti.

Segretario generale Confindustria

A Lussemburgo firma tra i due
Il 25 giugno scorso l'avvio
delle relazioni ufficiali
Procedure d'informazione

Cee-Comecon, nasce un mercato

Il venticinque giugno di quest'anno la Cee e il Comecon si sono stretti la mano. Comincia, così, una nuova era economico-commerciale tra i due blocchi europei. S'aprono per l'Italia orizzonti inesplorati. Ma le imprese che vogliono mettere piede nell'Est europeo come si devono comportare? Sta scritto nero su bianco. L'economia europea allarga i confini. Una nostra indagine in due puntate.

MAURIZIO GUANDALINI

La firma, a Lussemburgo, dell'accordo che stabilisce relazioni ufficiali tra l'organizzazione economica occidentale e quella dell'Est è la ratifica di contatti da tempo esistenti. Già dal 1975 quando è operativa per la Cee una «Procedura di informazione e consultazione per gli accordi di cooperazione degli Stati membri con paesi terzi e in particolare coi paesi ad economia pianificata». È l'incontro tra un sistema di mercato e un pianificato: da un lato le imprese senza tanti vincoli, che si muovono autonomamente e dall'altro imprese impigliate nelle strette maglie del centralismo statale. Ora, il vento della perestrojka arriva anche in questi settori. Le riforme in il primo capitolo da affrontare. Soprattutto quelle economiche. Dell'industria, in particolare, ormai assetata di nuove tecnologie. L'Urss, nell'Est europeo, è la chiave di volta dell'accelerazione del

corso innovatore. Unione Sovietica. Il punto d'arrivo è ambizioso. Ristrutturare l'economia, sveltere lo sviluppo interno ed assicurare l'accesso ai mercati internazionali con prodotti competitivi. «Un tasso di rinnovamento - afferma Franco Bosello, docente di Organizzazione economica internazionale all'Università di Padova, intervenuto al convegno «L'Est europeo: un nuovo partner per l'economia italiana?» - dell'apparato produttivo sui valori dell'8%, 10% l'anno. In cinque anni il ricambio del 50% delle macchine: non solo aumentando la produzione interna di macchine utensili ma anche con un'importazione delle economie di mercato, idonee a garantire necessari standard di qualità». Si ha lo sveciamento tecnologico delle imprese sviluppando le joint-ventures. «Creare imprese miste con partners occidentali vuol dire per i sovietici

acquisire e assimilare tecnologie avanzate - spiega Renzo Davidi, ricercatore del Dipartimento economico dell'Istituto universitario europeo di Firenze - e inoltre favorire la penetrazione nelle piazze occidentali». Si devono, però, sommare alcune ombre. «Le imprese occidentali - riferisce Silvana Mallo, associata di sistemi economici comparati alla Facoltà di economia e commercio dell'Università di Verona - che hanno fatto joint-ventures con imprese sovietiche hanno notato la mancanza di organizzazione e di interesse. Non è chiaro chi ha le responsabilità per le trattative e non sono chiare le procedure da seguire». Tra imprese occidentali e sovietiche diversi sono anche gli obiettivi: ad Ovest l'interesse è per il mercato interno sovietico; per l'Est, invece, vuol dire mettere in moto la macchina della concorrenza, esportare buoni prodotti a basso costo e flusso di tecnologia. Senza contare le originarie disposizioni - continua la Mallo - che sono molto restrittive: il 51% della proprietà deve essere sovietica, anche il direttivo, e le tasse sui profitti abbastanza elevate».

Comunque un dato è certo: la riforma interna passa se l'Urss lancia dei punti di collaborazione alle imprese occidentali. L'Italia, da tempo, ha

colto il segnale. Dati alla mano, l'Unione Sovietica pur tagliando drasticamente le importazioni (dal 27% del 1985 al 21% del 1987 e dai 69,4 miliardi di rubli del 1986 ai 62 del 1987) a spese dell'Austria, Canada, Giappone, Stati Uniti, Finlandia registra nei confronti dell'Italia un aumento del 27%. Cifre incoraggianti in vista della mostra «Italia 2000», organizzata dall'Istituto per il commercio estero, che si terrà a Mosca dal 15 al 25 ottobre.

Spediamo di tutto: dalle macchine per l'ufficio (la quota si è triplicata, dal 5% del 1981 al 17% del 1986), macchine utensili, per l'industria alimentare, industria tessile, confezione, per l'industria del cuoio e della calzatura (un record con più del 50%), impianti chimici, elaboratori elettronici. Nel primo trimestre del 1987, rispetto al 1980, c'è un raddoppio del peso relativo dei prodotti italiani sul mercato sovietico: dal 4,5 al 9%. «La forte dispersione delle quote tra i diversi comparti - dettaglia Carlo Frateschi, ricercatore del Dipartimento studi internazionali dell'Università di Padova - è il segno di un notevole grado di specializzazione delle esportazioni italiane di impianti e macchinari verso l'Urss: la struttura di questa specializzazione è in fase di modificazione più

tosto rapida». Alla lista del nostro export s'aggiungono le tecnologie avanzate nelle branche della meccanica dell'elettronica, della componentistica, della robotica e degli apparecchi sanitari. «La nuova strategia di sviluppo sovietico - continua Frateschi - non si caratterizza tanto come "import led" ma piuttosto come "technology led". L'obiettivo è quello d'innalzare la produttività di alcuni settori non solo con le iniezioni di tecnologia, importate da paesi occidentali, ma mettere in moto un nuovo meccanismo economico che permetta e stimoli l'innovazione e il progresso tecnologico interno».

Quali sono ancora gli ostacoli da rimuovere? La Radiknaya Reforma di Gorbaciov dà molto spazio al commercio estero, «c'è l'abolizione del monopolio, in precedenza prerogativa del competente ministero e delle sue organizzazioni». Apertura, che è molto cauta. «Mentre - prosegue la Mallo - 700 imprese sovietiche hanno la possibilità di commerciare liberamente con i paesi del Comecon, solo una settantina (a partire dal 1° gennaio 1987, ndr) possono farlo con paesi occidentali».

D'altra canto cogliamo il segnale che alcune imprese si muovono autonomamente, senza autorizzazioni preventi-



Export-import
Tecnologie turistiche
Ecco le occasioni che
ci vengono dalla Turchia

MAURO CASTAGNO

ROMA. Da tempo una delle principali voci attive dei nostri conti con l'estero è costituita dal turismo. Nel solo 1987, per esempio, il surplus turistico è stato di 9.900 miliardi di lire. Tutto bene, allora? Solo in parte. Questo attivo tende, infatti, a diminuire. Le cifre sono chiare: nel 1985 esso era stato di 12.300 miliardi e nel 1986 di 10.300 miliardi. A che si deve questo andamento che, se non corretto, potrebbe rappresentare un'ulteriore preoccupazione per i nostri conti con l'estero? Soprattutto ad un aumento rilevante (+30% in termini reali nel 1987) degli esportatori all'estero dei turisti italiani.

Questa tendenza non può essere contrastata. Non sarebbe, allora, il caso di intervenire su di essa per trarne vantaggio? In sostanza: il futuro della bilancia turistica dipende sì, dall'eliminazione dell'inquinamento nelle località di turismo naturale e da una maggiore organizzazione in quelle di turismo artistico, ma anche dalla capacità di prendere in mano e gestire il movimento turistico italiano all'estero. E qui vale la pena segnalare una opportunità targetta Turchia.

Le autorità di Ankara vogliono rafforzare il settore turistico, che sta già andando molto bene, e puntano ad obiettivi ambiziosi: arrivare nel 1992 ad un apporto di 5 miliardi di dollari l'anno. Per questo sono stati già messi in piedi numerosi incentivi per attrarre gli investimenti stranieri nel settore turistico. Con quale risposta? Positiva da parte soprattutto di tedeschi e francesi che hanno rifiutato subito i vantaggi offerti dal montare di corsa su un treno destinato a raggiungere alte velocità. La risposta degli operatori italiani, purtroppo, è molto deludente. E ciò nonostante la palese volontà turca di collaborare in questo campo con l'Italia. Come superare questa impasse? Avviando rapidamente, magari grazie alla collaborazione di organismi pubblici sia italiani che turchi, una serie di contatti tra gli operatori dei due paesi allo scopo di approfondire le reali possibilità di intervento. In questo senso, sarebbe anche il caso di far conoscere nel dettaglio le agevolazioni stabilite dalla normativa turca in campo doganale, fiscale e addirittura di assegnazione gratuita del terreno.

Una spinta nella giusta direzione potrebbe essere data anche dai risultati della Commissione mista italo-turca tenutasi ad Ankara alla fine di luglio. Grazie a qualche incontro, infatti, è stato deciso di

una maggiore presenza italiana in Turchia potrebbe essere favorita anche da alcuni recenti provvedimenti presi dalle autorità valutarie di Ankara. Ecco di che si tratta: alla fine di luglio è stato deciso di effettuare una parziale liberalizzazione dei cambi e di liberalizzare agli investimenti esteri l'accesso al mercato mobiliare turco. Per quanto concerne quest'ultimo punto, gli stranieri possono ora acquistare titoli contro valuta attraverso banche agenti e trasferire liberamente i profitti ottenuti. (Ricordiamo comunque che occorre sempre la preventiva autorizzazione statale per l'acquisto. Inoltre, anche la partecipazione ai consigli di amministrazione delle società interessate è subordinata ad una decisione governativa.)

Per quanto riguarda il primo punto, va notato che si tratta di una parziale libera convertibilità della lira turca. In particolare, infatti, le banche, gli istituti finanziari e gli uffici di cambio potranno discostarsi nelle operazioni fino a 50.000 dollari (oltre questo limite non c'è alcuna limitazione sui cambi da effettuare) entro un margine del 2% del cambio ufficiale. Inoltre la nuova disposizione - ed è questa la novità che salta agli occhi - introduce il principio del coinvolgimento delle banche e degli organismi finanziari privati nella decisione del cambio ufficiale.

Sistema trasporti e mercato unico europeo

Distribuzione delle merci
e costo dei prodotti sotto tiro

Si avvicina il 1992 l'anno del mercato unico europeo, che comporterà la liberalizzazione dei movimenti delle merci, e diventa indilazionabile la riorganizzazione e la razionalizzazione dell'intero settore dei trasporti. Il trasporto merci ha un'importanza decisiva nella localizzazione delle attività produttive, nella scelta dei processi di produzione, nella distribuzione e costo delle merci.

CARLO PUTIGNANO

ROMA. L'attuale sistema dei trasporti nel nostro Paese risente di una plurennale politica tendente a favorire il trasporto su strada e a penalizzare gli altri modi di trasporto. L'ente ferroviario - in questi giorni nella bufera, nonostante alcuni risultati positivi nel 1987 (il traffico merci è cresciuto del 4% rispetto all'anno precedente) - non è stato finora in grado di svolgere il ruolo che svolgono le ferrovie negli altri paesi europei. Se confrontiamo le quote di traffico merci interno e internazionale per modo di trasporto con paesi simili al nostro: Germania e Francia possiamo osservare che in questi paesi il trasporto si distribuisce in due quote simili: una metà circa si svolge per strada e una metà mediante gli altri modi di trasporto si svolge su strada (nel 1985 oltre l'85%).

Inoltre il traffico merci per ferrovia in Italia è dovuto in massima parte al traffico internazionale (57% circa) mentre in Francia e Germania è a supporto del traffico interno. La tendenza a un'espansione della quota di traffico su strada è costata da molti anni: la domanda aggiuntiva di traffico verificata tra il 1972 e il 1987 (ben 68.000 tonnellate-km) si è rivolta quasi esclusivamente al trasporto su gomma passato da circa 47.000 a circa 115.000 tonnellate-km mentre gli altri modi di trasporto hanno continuato ad assorbire quasi lo stesso numero di unità di merci. Se si esamina la struttura modale del traffico merci si può osservare la continua e progressiva diminuzione della quota di mercato delle ferrovie passate in 16 anni dal 17,1% all'11,1% e dalla navigazione di cabotaggio diminuita dal 26,4% al 17,1% mentre la quota dell'autotrasporto è cresciuta dal 45,0% al 66,6%. Questo nonostante che le tariffe del trasporto merci per ferrovia siano cresciute in media negli ultimi 15 anni del 48% contro un incremento dei prezzi all'ingrosso, nello

stesso periodo, del 68,1% e del costo della vita del 71,0%. La causa di questo stato di cose è una politica dei trasporti che ha puntato in prevalenza su una rete stradale e autostradale sovradimensionata, penalizzando nelle scelte di indirizzo e di finanziamento la rete ferroviaria e trascurando il trasporto marittimo.

Ma l'aspetto più grave è che se si proiettano al fatidico anno 1992 i dati del trasporto merci interno in base ai tassi di variazione registrati negli ultimi 15 anni per modo di trasporto si può stimare che l'autotrasporto tenderà a coprire per quella data il 73% della domanda mentre le ferrovie scenderanno sotto il 9% e la navigazione di cabotaggio sotto il 15%.

I risultati di questa proiezione ci indicano chiaramente che se non si interverrà con opportune iniziative politiche volte a rendere competitivi gli altri modi di trasporto il sistema dei trasporti italiano si evolverà in un sistema unimodale: il trasporto su strada.

I problemi creati dall'attuale politica di trasporti, comunque, vanno visti anche in termini di impatto ambientale.

Infatti l'economicità di un modo di trasporto non può essere valutato solo in termini di bilanci aziendali. I problemi della sicurezza e dell'inquinamento che comportano i diversi modi di trasporto devono essere attenta-

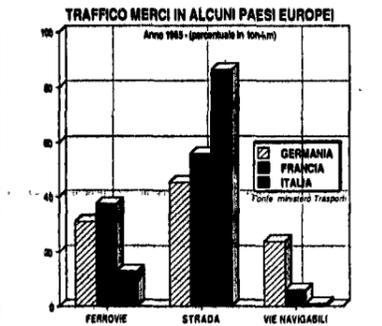
mente esaminati al fine di proporre iniziative pubbliche che tengano presente anche i costi sociali che comportano i diversi modi di trasporto. Le scelte di politica dei trasporti non devono essere le più convenienti dal punto di vista aziendale ma anche dal punto di vista collettivo.

Basti pensare al numero di incidenti stradali causati dal Tir, all'inquinamento dell'aria, all'inquinamento da rumori, ecc. È necessario pertanto una trasformazione del sistema dei trasporti che punti di più sulle ferrovie e sulla navigazione di cabotaggio per ridurre l'impatto sull'ambiente delle grandi infrastrutture e dia attuazione alle proposte che sono emerse dal Piano generale dei trasporti per razionalizzare gli interventi del settore pubblico per arrivare a un maggiore equilibrio tra i diversi modi di trasporto.

Infine anche nel trasporto merci su gomma la situazione non è certo brillante: l'autotrasporto è svolto da una miriade di piccole imprese.

Nel 1981, ultimo anno per il quale sono disponibili dati attendibili, le imprese di trasporto merci su strada con un solo pannello rappresentavano circa il 73% del totale.

Una miriade di imprese così piccole nonostante l'intenso autofinanziamento non può offrire un livello di servizi adeguato e non può essere concorrenziale. Poi c'è la storia degli accertamenti. Quelli mancanti e quelli incredibili. Gli Uffici delle imposte e i Centri di servizio effettuano sempre di più le ispezioni a ruota (cartelle esattoriali) senza precedere tutto ciò da un apposito accertamento. Vengono in tal modo a mancare ai contribuenti taluni strumenti ed elementi di difesa. Ci sono gli accertamenti induttivi, gli accertamenti sintetici, gli accertamenti ricostruiti che nella maggior parte dei casi cadono miseramente innanzi le Commissioni tributarie. Però prima che avvenga il fisco prende il pagamento del terzo accertato che, considerati gli accertamenti spropositati, è di enorme importo. Si dice anche che in caso di evasione scattano le sanzioni. Sarà anche vero, però il no-



	1972	1985	1987	87/72	87/85
Ferrovie	18.124	18.805	19.252	+ 6,2%	+ 2,4%
Navigazione di cabotaggio	27.914	30.104	30.082	+ 7,8%	+ 0,1%
Autotrasporto	47.593	104.238	115.388	+142,4%	+10,7%
Oleodotti	11.781	8.674	8.234	- 30,1%	- 5,1%
Traffico aereo e navig. interno	403	224	227	-	-
Totale traffico	105.815	152.046	173.183	+ 63,7%	+ 6,9%

Quando, cosa, dove

- Oggi. Si inaugura la 52ª edizione della Fiera del Levante. Sei sono i saloni specializzati previsti per quest'anno: Agrilevante; Salone dell'alimentazione, vini, liquori e prodotti dolciari; Edillevante; Salone del veicolo industriale; Salone dei servizi per le aziende e Salone delle macchine, attrezzature e impianti per la panificazione, la ristorazione, le grandi comunità e gli esercizi commerciali. Bari - Dal 9 al 19 settembre.
- La professionalità degli operatori in titoli è il tema del convegno promosso dal Monte dei Paschi di Siena in collaborazione con l'Associazione degli operatori bancari in titoli. Sono previsti interventi di Piero Barucci, Francesco Paolo Mattioli, Mario Monti, Franco Piga e una tavola rotonda con Giacomo Vaccaro, Giampiero Cantoni, Lucio Rondelli. Siena - Palazzo Salimbeni.
- 25ª edizione della Mostra nazionale dello spumante. Villaggio dei Cedri - Valdobbiene.
- Settimo convegno nazionale sul tema «Attività estrattiva e uso del territorio». Il convegno è promosso e organizzato dall'Associazione italiana architetti del paesaggio in collaborazione con l'Associazione nazionale estrattori prodotti lapidei e affini. Palazzo del Turismo - Senigallia.
- Domeni. Si inaugurano «Caravan Europa 88» e «Tendeeuropa 88». Due appuntamenti a livello internazionale per il settore degli accessori e della componentistica per il campismo. Torino - Dal 10 al 15 settembre.
- Domeni 11. «Ricerca scientifica e sviluppo del Mezzogiorno, una opportunità per i giovani del Sud» è il tema del convegno organizzato dal Consiglio nazionale delle ricerche. Bari - Sala Tridene del Palazzo del Mezzogiorno.
- Martedì 13. Convegno organizzato dall'Ice su «Situazione e prospettive di sviluppo degli scambi con i paesi dell'area mediterranea». Bari - Sala De Tullio del Palazzo del Mezzogiorno.
- Merccoledì 14. Promosso dalle maggiori realtà industriali e professionali italiane si tiene il «Forum Italiano sulla qualità del software». Milano - Centro Congressi Milanofair - Dal 14 al 16 settembre.

(a cura di Rossella Funghi)

Nuovo rapporto col fisco? Regole chiare

GIROLAMO IELO

ROMA. L'estate è stata movimentata dall'annuncio di un nuovo sistema impositivo per le imprese medio-piccole. Il ministro delle Finanze ha pubblicizzato questa novità in più riprese ma non è riuscito a presentare in Parlamento il disegno di legge. Ma che cosa dice questa poetica riforma? Per i contribuenti minimi (sotto i 30 milioni di volume d'affari) il reddito e l'Iva dovrebbero essere determinati in base a taluni coefficienti. Per i contribuenti minori (tra i 30 e i 500 milioni di volume d'affari) il reddito si dovrebbe calcolare con un sistema semplificato, ma se però questo reddito risulta inferiore ai coefficienti di riferimento scatta l'accertamento induttivo.

Non ci pare di essere in presenza di novità sconvolgenti. Anche adesso abbiamo un sistema forfettario e l'accertamento induttivo-bis previsto dalla Visentini-ter. Si è in presenza, invece, di una restaurazione di un sistema squadrato, ingiusto e folle che arreca tanti danni alle categorie economiche. Il fisco deve assurgere a questione di giustizia. Il fisco deve diventare una cosa seria che tenga conto dell'operare quotidiano degli imprenditori. Le esercitazioni universitarie di questi ultimi anni possono interessare i grandi sistemi ma hanno poco a che vedere con la soluzione dei tanti mali che affliggono il nostro sistema tributario. Bisogna intervenire con norme certe, chiare ed efficaci in ogni fase dell'iter fiscale: dalla tenuta delle scritture contabili agli accertamenti, dal sistema sanzionatorio ai termini di versamento. Ritengo che ogni operatore è disponibile a compiere il proprio dovere fiscale fino in fondo a patto che il legislatore e l'apparato amministrativo gli garantiscono quella tranquillità che oggi non esiste. Sull'obbligo e le modalità della tenuta delle scritture contabili si sono consumati ettolitri di inchiostro. Quali registri si debbono tenere? Come si debbono effettuare le registrazioni? Come si rispetta il termine della vidimazione annuale? I dubbi, le incertezze sono più resistenti oggi rispetto ad ieri. E se si ha la disgrazia di incorrere in una verifica fiscale si può stare certi che il verbale sarà fitto di

irregolarità commesse. Poi c'è la storia degli accertamenti. Quelli mancanti e quelli incredibili. Gli Uffici delle imposte e i Centri di servizio effettuano sempre di più le ispezioni a ruota (cartelle esattoriali) senza precedere tutto ciò da un apposito accertamento. Vengono in tal modo a mancare ai contribuenti taluni strumenti ed elementi di difesa. Ci sono gli accertamenti induttivi, gli accertamenti sintetici, gli accertamenti ricostruiti che nella maggior parte dei casi cadono miseramente innanzi le Commissioni tributarie. Però prima che avvenga il fisco prende il pagamento del terzo accertato che, considerati gli accertamenti spropositati, è di enorme importo. Si dice anche che in caso di evasione scattano le sanzioni. Sarà anche vero, però il no-