

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 28 agosto 2018



AUTOSTRADE

Corriere Della Sera	28/08/18	P. 11	Autostrade pubblica il piano segreto Di Maio: in ritardo di 10 anni, inaffidabili	1
Italia Oggi	28/08/18	P. 19	Da Autostrade 290 mln all'anno	3

CENSIMENTO STRADE E PONTI

Italia Oggi	28/08/18	P. 27	Censimento opere con perizia	4
-------------	----------	-------	------------------------------	---

PROCEDURE AMMINISTRATIVE

Il Foglio	28/08/18	P. 1	INSEGNAMENTI PER IL DOPO GENOVA	5
-----------	----------	------	---------------------------------	---

GENOVA

Corriere Della Sera	28/08/18	P. 10	«Fincantieri e Cdp per ricostruire il ponte»	Enrico Marro Dino Martirano	6
---------------------	----------	-------	--	--------------------------------	---

AGEVOLAZIONI FISCALI

Sole 24 Ore	28/08/18	P. 3	Big data, coefficienti, «tetti»: iperammortamento per le Pmi	8
-------------	----------	------	--	---

EDILIZIA SCOLASTICA

Italia Oggi	28/08/18	P. 33	MOLISE, PIU' DEL TERREMOTO PESANO LE CARENZE STRUTTURALI	MICUCCI EMANUELA	10
-------------	----------	-------	--	---------------------	----

BREVETTI

Italia Oggi	28/08/18	P. 28	BANDO PER I BREVETTI. FINO AL 4 SETTEMBRE	11
-------------	----------	-------	---	----

INVESTIMENTI

Italia Oggi	28/08/18	P. 11	Bisogna puntare sugli investimenti privati che sono molto più reattivi	Carlo Pelanda	12
-------------	----------	-------	--	---------------	----

NOTAI

Italia Oggi	28/08/18	P. 25	Statuti, modifiche con il notaio	13
-------------	----------	-------	----------------------------------	----

Autostrade pubblica il piano segreto Di Maio: in ritardo di 10 anni, inaffidabili

La mossa della società. Il vicepresidente del Consiglio: lo avremmo fatto comunque noi

Autostrade per l'Italia prende tutti in contropiede pubblicando il documento delle polemiche, coperto finora da segreto di Stato, anticipando quanto avrebbe fatto il governo legastellato. Si tratta del piano economico-finanziario, il misterioso «Allegato E» della convenzione firmata nel 2007 tra il gestore controllato da Atlantia di cui la famiglia Benetton ha circa il 30%.

È un cambio di strategia, considerando che Autostrade per l'Italia si è sempre opposta alla sua desecretazione motivandola con i segreti commerciali e industriali che il piano porta con sé. L'ultimo diniego Autostrade per l'Italia l'aveva firmato appena lo scorso marzo dopo la pubblicazione sul sito dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio delle convenzioni tra Stato e concessionarie dopo anni di silenzio.

«La pubblicazione avviene in ritardo di dieci anni ben sapendo che l'avrebbe comunque fatto Danilo Toninelli. Sono inaffidabili», attacca il ministro dello Sviluppo, Luigi Di Maio. Il ministro dei Trasporti, da par suo, rincara la dose: «Entro domani (oggi per chi legge, ndr.) saranno pubblicati tutti gli atti delle concessioni».

Quello di Autostrade per l'Italia (Aspi) è un documento di 213 pagine composto da decine di tabelle, che certificano l'ammontare degli investimenti che la società aveva programmato di fare nel 2013, a valere sui cinque anni successivi, sulla rete di oltre 2.800 chilometri in gestione, ottenendo la validazione del ministero dei Trasporti.

Si tratta di un allegato vecchio di cinque anni, l'ultimo in vigore perché approvato dal dicastero dei Trasporti dell'allora governo Letta non senza rilievi e modifiche. Ciò è necessario precisarlo perché in realtà ci sarebbe un piano economico-finanziario ancora più recente: è quello che la società ha presentato appena lo scorso giugno, nel

quale è stata fissata la programmazione degli investimenti sui quali calcola la sua remunerazione e chiede per questo l'adeguamento tariffario al casello per i prossimi anni.

Fonti del ministero dei Trasporti fanno sapere che il piano economico-finanziario del 2018-2023 è stato però rimandato al mittente prima del crollo del viadotto del Polcevera a Genova sulla tratta Ato che Aspi ha in gestione: le richieste del gestore sono state giudicate troppo alte.

La dialettica tra Stato e con-

cessionarie è solitamente molto accesa, perché i piani economico-finanziari mettono nero su bianco la remunerazione dei capitali investiti e si dipanano in tre differenti voci: manutenzione ordinaria, manutenzione non ricorrente e manutenzione straordinaria, oltre agli investimenti per l'ampliamento di corsie o la realizzazione di varianti di valico che i concessionari ritengono di dover fare. Il ministero deve però verificarli, valutando l'interesse pubblico.

F. Sav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il costo delle autostrade per gli automobilisti in Europa

 GERMANIA	 OLANDA	 BELGIO	 SPAGNA (Autovías)	 Gratuite
abbonamento annuo				
 AUSTRIA				€ 87,30
abbonamento annuo				
 SVIZZERA				€ 35,60
 FRANCIA	Parigi → Lione circa 450 km			€ 33,30
 ITALIA	Bologna → Ventimiglia circa 450 km			€ 40,50

Corriere della Sera

30

per cento
la quota detenuta da Edizione, la holding della famiglia Benetton, in Atlantia, la capogruppo di Autostrade per l'Italia



I numeri di Autostrade

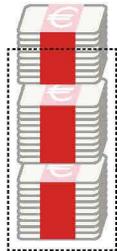
I rendimenti



10,21%
Tasso di remunerazione del capitale investito



6,85%
La remunerazione capitale, al netto delle tasse



€ 287,9 milioni
il costo per la manutenzione ordinaria nel 2017

Di cui: **262**
destinati ad appalti esterni



€ 31,2 milioni
spese per la manutenzione ordinaria di ponti e viadotti

Fonte: ministero dei Trasporti; piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia

Gli investimenti complessivi (in migliaia di euro)



La rete autostradale italiana



È l'investimento in manutenzione ordinaria previsto dalla convenzione col ministero

Da Autostrade 290 mln all'anno

Il tasso di remunerazione del capitale è del 10,21%

DI GIACOMO BERBENNI

Fra il 2013 e il 2038 Autostrade per l'Italia si è impegnata a investire circa 290 milioni di euro all'anno per lavori di ordinaria manutenzione della rete autostradale di propria competenza: è quanto prevede il piano finanziario (allegato E) della convenzione con il ministero dei trasporti. Il testo è stato pubblicato sul sito internet della società dopo le polemiche seguite al crollo del ponte Morandi di Genova.

La finalità principale della manutenzione, si legge nel documento, «consiste nel garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza». Tutte le strutture da mantenere «sono monitorate attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione delle stesse: tali indicatori sono elaborati grazie a una costante attività di sorveglianza e monitoraggio volta a identificare gli eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità». Oggetto di lavori di ordinaria manutenzione sono le pavimentazioni, le opere d'arte e i giunti, le gallerie, altri elementi del corpo autostradale, le barriere di sicurezza e la segnaletica, il verde e la pulizia, le operazioni

invernali, gli edifici di servizio e le forniture varie.

I costi per l'ordinaria manutenzione vanno dai 284,4 milioni di euro del 2013 ai 291,9 mln previsti per il 2038. Quest'anno sono stimati a 288,4 mln. Autostrade per l'Italia indica a 7,532 miliardi l'importo delle manutenzioni previste per l'intera estensione del piano finanziario e in 10,34 mld gli investimenti in beni reversibili. Il tutto ipotizzando una crescita annua dell'inflazione dell'1,5%. È inoltre previsto un tasso di remunerazione lordo del capitale pari al 10,21%.

La società guidata dall'a.d. Giovanni Castellucci ha precisato che il testo è stato reso pubblico «per rispondere alle polemiche e alle strumentalizzazioni che dominano il dibattito pubblico sul tema (della manutenzione autostradale, ndr). Nessuna norma interna o

prassi internazionale prevede la pubblicazione di tali documenti relativi alle concessioni autostradali. Ciò anche per assicurare parità di condizioni sul mercato tra i vari operatori del settore, anche per il caso di nuove procedure di affidamento».

Intanto Autostrade si farà carico delle esigenze economiche di commercianti, artigiani e imprenditori colpiti dalla tragedia di Genova che hanno le loro attività all'interno della zona rossa, «in parallelo rispetto agli interventi a favore delle famiglie che hanno dovuto abbandonare la propria abitazione in seguito al crollo del viadotto Polcevera e che si sono concretizzati finora nell'erogazione di contributi per le prime urgenti necessità per 165 nuclei familiari».

© Riproduzione riservata



Giovanni Castellucci



Lo ha chiarito il ministro Toninelli in parlamento. Cade il velo sulle concessioni autostradali

Censimento opere con perizia Attestazioni tecniche necessarie per le segnalazioni

DI FRANCESCO CERISANO
ED ENRICO SANTI

Al termine del censimento urgente sullo stato di strade e ponti, dovranno essere inviate al ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 1° settembre almeno le segnalazioni di rischio già accertate e asseverate da perizie. La necessità della perizia tecnico-scientifica servirà ad effettuare una scrematura nelle documentazioni inviate da comuni e province, visto che gli enti locali, per liberarsi da responsabilità, potrebbero essere tentati di trasmettere segnalazioni a pioggia sulle infrastrutture di propria pertinenza (ponti, viadotti, gallerie, dighe, strade) anche in assenza di un reale rischio crollo. Lo ha chiarito il ministro per le infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli nel corso dell'informatica al parlamento (dinanzi alle commissioni ambiente riunite di camera e senato) sul tragico crollo del Ponte Morandi di Genova.

«Comprendo le difficoltà delle amministrazioni locali», ha detto Toninelli, «ma la data del 1° settembre è stata individuata dai provveditorati interregionali per le opere pubbliche come termine utile per intervenire». «Si tratta di una mappatura che non era mai stata fatta», ha proseguito il numero uno del Mit. «Dobbiamo sapere da qui a poco quali sono e se ci sono altre infrastrutture che necessitano di interventi straordinari e, laddove c'è bisogno, questi interventi dovranno essere fatti e non soltanto annunciati. Questa è la più grande opera: la manutenzione ordinaria e la messa in sicurezza per evitare altre tragedie come questa».

Tutti gli enti dovranno segnalare entro il 1° settembre le azioni necessarie a rimuovere condizioni di rischio riscontrate sulle infrastrutture di propria competenza, indicando le priorità ed una prima stima dei costi, corredando le segnalazioni con



Danilo Toninelli

adeguate attestazioni tecniche, come perizie e verbali di sopralluogo.

Per agevolare la trasmissione dei dati da parte dei comuni, l'Anci Veneto ha predisposto una nuova circolare (dopo quella del 23 agosto scorso, si veda *ItaliaOggi* del 24/8/2018) con ulteriori precisazioni ai comuni e, soprattutto, un modello di scheda da inviare al Mit. In tale scheda

dovranno essere indicati la tipologia dell'opera, l'ubicazione gps, una breve descrizione, gli elementi tecnici interessati (muri, pilastri, travi ecc.), l'ordine di priorità, i riferimenti all'eventuale inserimento in strumenti di programmazione, il livello di progettazione e l'importo stimato.

Nella nota del 25 agosto l'Anci Veneto ha precisato che, in considerazione del limitato tempo disponibile, devono essere indicate prioritariamente le situazioni di rischio già accertate e asseverate da perizie e/o atti formali. Le relazioni devono essere inviate alla casella di posta elettronica certificata del dipartimento delle infrastrutture del ministero dei trasporti e al provveditorato interregionale per le opere pubbliche.

Tornando all'informatica di Toninelli, in sede di replica alle osservazioni dei parlamentari, il ministro ha annunciato la totale desecretazione delle concessioni

autostradali. A partire da ieri tutti, quindi, i documenti relativi alle concessioni in vigore saranno pubblicati in versione integrale sul sito del Mit senza omissis.

Le concessioni relative alle 23 convenzioni in vigore su 6 mila km di autostrade saranno quindi rese note comprensive di tutti gli allegati e del piano finanziario. «Si tratta di un'operazione di disclosure mai messa in pratica», ha osservato Toninelli.

Tutti gli atti delle convenzioni possono essere consultate al seguente link: <http://www.mit.gov.it/documentazione/convenzioni-regolanti-i-rapporti-tra-il-ministero-e-le-societa-concessionarie>.

La Convenzione
con Autostrade
per l'Italia
sul sito www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi



Insegnamenti per il dopo Genova

Ci sono gli strumenti amministrativi e giudiziari per accertare le responsabilità

Professor Sabino Cassese, che cosa insegna la tragedia del ponte Morandi a Genova, il 14 agosto scorso?

Innanzitutto, insegna che il nostro ordina-

LA VERSIONE DI CASSESE

mento è dotato degli anticorpi per accertare le responsabilità. Sono iniziate, a quel che si apprende dai mezzi di comunicazione, due procedure, una amministrativa, una giudiziaria. Ambedue le procedure si svolgono secondo sequenze predeterminate (indagini, accertamenti, contestazioni, controdeduzioni, diffide, sanzioni). La procedura amministrativa ha tempi brevi, e così si spera quella giudiziaria. Spetta a tecnici indipendenti e ai magistrati di accertare e stabilire cause e responsabili. Prima lezione: non bisogna fare processi sommari, occorre rispettare l'indipendenza dei magistrati e contare sulla

competenza dei tecnici.

Indipendentemente dalle conclusioni delle due procedure, in astratto, è bene che strade e autostrade siano in concessione o che siano gestite dallo stato?

I poteri pubblici, in tutto il mondo, hanno seguito ambedue le forme di gestione, quella indiretta e quella diretta. Non c'è una risposta valida per tutti i casi e le circostanze. Un esempio è quello delle ferrovie, che sono state in concessione a molte società diverse, in Italia, per cinquant'anni. Nel 1905 le concessioni ferroviarie vennero riscattate e Giovanni Giolitti mise a capo delle ferrovie, diventate statali, Riccardo Bianchi, un ingegnere che diventò il "dittatore" delle ferrovie italiane, dopo essere stato a capo delle ferrovie siculo. Le prime concessioni autostradali risalgono al 1922.

(segue a pagina quattro)

Lo stato ha gli strumenti per gestire tutte le autostrade? Parla Cassese

(segue dalla prima pagina)

Perché viene preferita l'una o l'altra gestione?

Strade ferrate, autostrade, porti, aeroporti, richiedono forti investimenti, spe-

LA VERSIONE DI CASSESE

cialmente nella fase iniziale. Per cui risulta più conveniente contare sulla capacità di privati di raccolta di fondi, pagando il costo della raccolta e dell'investimento con i pedaggi. Negli Stati Uniti vi sono pedaggi anche per il passaggio sui ponti, come sa chiunque sia andato a New York. Nel caso italiano, dal 1950 fino al passaggio delle azioni in mano private, c'era un doppio legame tra stato e società di gestione: una partecipazione azionaria, tramite l'Iri, e una concessione del ministero dei Lavori pubblici (poi ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). In alcuni casi di società con partecipazione pubblica in concessione, si stabiliva anche un legame tra i due tipi di interventi, che ha attirato l'interesse dei giuristi (io stesso me ne sono interessato in un libro del 1962).

Come è stata la gestione pubblica?

Un grande successo iniziale, con la guida di Fedele Cova. Qualche dato: 755 km di autostrade, 113 ponti e viadotti, 572 cavalcavia, 38 gallerie, 740 opere minori, 57 raccordi solo sull'Autostrada del Sole. Una media di 94 km di autostrada finita per anno, dal 19 maggio 1956 al 4 ottobre 1964. Tutto questo su uno dei tracciati più difficili del mondo. Con gravi sacrifici umani, perché durante la costruzione persero la vita 74 persone. Su questa epopea Enrico Menduni ha pubblicato un libro

("L'Autostrada del Sole", il Mulino, 1999), significativamente inserito nella collana sull'identità italiana, e Francesco Pinto un romanzo ("La strada dritta", Mondadori, 2011). Se legge i dibattiti parlamentari dell'Ottocento sulle concessioni ferroviarie, nota che la rete ferroviaria veniva considerata un modo per unire l'Italia. Lo stesso può dirsi per quella autostradale, tanto che vi sono ormai persone che vivono a Bologna e lavorano a Milano, grazie alla rete.

E poi?

Il successo ha portato all'affidamento in concessione di altri tronchi autostradali, sia alla stessa società (che ha ora circa tremila km di autostrade), sia ad altre società, frequentemente costituite da enti locali o da questi promosse, per poter rendere i trasferimenti più agevoli ai cittadini. In questo caso, valeva ancor di più l'argomento del finanziamento privato, per le condizioni di storica carenza finanziaria delle amministrazioni locali.

Sarebbe ora opportuno ritornare alla gestione pubblica?

Non è facile rispondere, perché dipende dalle condizioni. Innanzitutto, si possono revocare tutte le concessioni o solo alcune? Per costituire una società pubblica, che se ne accoli la gestione, dotandola dei mezzi finanziari necessari? Oppure per fare nuove gare? Come vede da queste domande, prima di entrare nei dettagli dei modi per revocare o dichiarare la decadenza, occorre fare scelte di fondo, relative all'ampiezza dell'intervento, alle modalità finanziarie, agli strumenti disponibili. Alle privatizzazioni si è arrivati dopo at-

tenti studi, considerando i mercati e le condizioni delle aziende da mettere sul mercato. Per iniziare ora un moto contrario richiede attente valutazioni di costi e benefici.

E quali sono gli strumenti disponibili?

Posso farle un elenco, non una radiografia delle risorse disponibili, che sarebbe troppo lungo. Le regioni, innanzitutto, visto che i lavori pubblici sono stati trasferiti a questi enti. Vi sarebbe però la controindicazione di opere d'interesse nazionale, pluriregionali, in mano a enti la cui sfera di azione territoriale è limitata a una regione. Poi, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che è, però, stato depauperato di risorse umane e finanziarie proprio dopo l'istituzione delle regioni, e che perderebbe la funzione di controllo, non potendo gestire e controllare allo stesso tempo. L'Anas, nata nel 1928 come organo statale, diventata nel 1996 ente pubblico economico, nel 2002 società per azioni, nel 2018 parte del gruppo Ferrovie dello stato (ma l'attuale governo vuole tornare indietro). L'Anas ha 6 mila dipendenti e gestisce 26 mila km di strade e autostrade, 13 mila ponti e viadotti, 1800 gallerie. Come le altre partecipate pubbliche, tuttavia, è sottoposta a controlli preventivi che ne intralciano l'attività. Inoltre, anche nel caso di ponti in gestione dell'Anas si sono verificati gravi inconvenienti.

La conclusione?

Né io, né altri abbiamo la bacchetta magica. Si tratta di decisioni importanti e complesse, che vanno studiate attentamente, dopo che le due indagini saranno giunte al termine. Principalmente, va valutata la disponibilità di strumenti gestionali adatti da parte dello stato. Io ritengo che

Primo piano | Il caso Genova

Toninelli: non lo affideremo a chi lo ha fatto crollare, ci sarà il timbro dello Stato
Rivedremo tutte le concessioni. Gli operatori saranno convocati a settembre

«Fincantieri e Cdp per ricostruire il ponte»

ROMA «Il ponte di Genova non lo faremo ricostruire a chi lo ha fatto crollare. La società Autostrade dovrà mettere i soldi, ma sarà Fincantieri e la Cassa depositi e prestiti che ricostruiranno il ponte, con il timbro dello Stato». Così ieri il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, rispondendo alle commissioni Ambiente di Camera e Senato. Solo poche ore prima il commissario per l'emergenza e governatore della Liguria, Giovanni Toti, aveva invece confermato di attendere entro venerdì da Autostrade il progetto sul nuovo ponte d'acciaio: «La ricostruzione spetta a Autostrade, che potrà sempre coinvolgere società pubbliche». Come finirà?

«Toti vuol far ricostruire il ponte ad Autostrade? Lo dica alle famiglie delle vittime», ha attaccato ieri sera il vicepremier, Luigi Di Maio. Ma Toti non ha piegato la testa: «C'è chi parla troppo, fa poco e mistifica la realtà. Di Maio sa bene che quel ponte è ancora oggi nella concessione di Autostrade. Quindi è questa società che deve pagare e pre-

sentare un piano di lavori».

Il ponte, secondo Toninelli e Di Maio, non sarà ricostruito da Autostrade, la concessionaria privata (fa capo ai Benetton), ma da Fincantieri, controllata al 72% dallo Stato, e dalla Cassa depositi e prestiti, il braccio finanziario del Tesoro. Il conto, secondo il ministro, sarebbe a carico di Autostrade a titolo di «infinitesima parte del risarcimento che la società dovrà dare a Genova». Il ministro ha anche ribadito la linea dura sulla nazionalizzazione: «L'A10 (la tratta autostradale dove c'era il ponte, ndr.) è una infrastruttura costruita con soldi degli italiani, che non ne hanno giovato ma ne ha beneficiato un privato. Quindi la nazionalizzazione è un percorso assolutamente dovuto e doveroso». Anche le restanti convenzioni, ha detto Toninelli rispondendo alle sollecitazioni di Forza Italia interessata in particolare alla sorte di quelle televisive, verranno rimesse in discussione. Per quelle autostradali (sono 25) ha spie-

gato che il governo «farà di tutto per rivedere integralmente il sistema, valutando di volta in volta se l'interesse pubblico sia meglio tutelato da forme di nazionalizzazione o dalla rinegoziazione dei contratti, in modo che siano meno sbilanciati a favore del privato». A settembre, ha aggiunto, alle concessionarie sarà chiesto «un piano dettagliato degli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione». Per il resto, quello del ministro è stato un dettagliato atto d'accusa sul processo di privatizzazione delle autostrade con l'affidamento in concessione. Processo che si sarebbe tradotto in un sostanziale regalo ai privati che, nonostante continui aumenti dei pedaggi, non hanno fatto gli investimenti concordati. Colpevoli di questo disastro ai danni dei contribuenti sono stati, secondo Toninelli, i precedenti governi, a partire da quello D'Alema del 1999 fino a quello Berlusconi che nel 2008 approvò (con i voti della

Il costo dell'opera

Le spese per ricostruire il ponte dovranno essere sostenute da Autostrade per l'Italia

Lega) il decreto di proroga al 2042 della concessione ad Autostrade. Proroga della quale, ha detto il ministro, hanno beneficiato tutte le concessionarie «senza una gara pubblica» e che ha prolungato una situazione dove «degli extra-profitti hanno beneficiato le concessionarie, a discapito dei cittadini» per i quali i pedaggi «avrebbero dovuto essere drasticamente ridotti».

La relazione di Toninelli ha lasciato molto insoddisfatte le opposizioni, che hanno chiesto al ministro di lasciare da parte la propaganda per dire invece cosa intenda fare il governo per rilanciare Genova. Forte la richiesta di una legge speciale e di una sospensione delle scadenze fiscali.

**Enrico Marro
Dino Martirano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le tappe

● Ieri davanti alle commissioni ambiente riunite di Camera e Senato si è svolta l'audizione del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli sul crollo del ponte Morandi a Genova

● Secondo il ministro non sarà la concessionaria Autostrade a ricostruire il ponte, bensì la società pubblica Fincantieri, controllata al 72% dallo Stato attraverso Fintecna e la Cassa Depositi e Prestiti. Ad Autostrade verrebbero addossati i costi della ricostruzione

● L'intervento del ministro ha toccato anche il tema più generale delle concessioni dei beni pubblici ai privati, che dovrà essere integralmente rivisto valutando di volta in volta se l'interesse nazionale sia meglio tutelato da forme di nazionalizzazione oppure dalla rinegoziazione dei contratti in essere

● Le società coinvolte saranno convocate a settembre per fornire un programma dettagliato degli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione che necessitano di risorse adeguate. Secondo il ministro i pedaggi avrebbero dovuto e dovrebbero essere drasticamente ridotti



Audizione

Ieri il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli (foto) ha risposto alle commissioni riunite Ambiente di Camera e Senato sul crollo del ponte Morandi a Genova. Nella tragedia dello scorso 14 agosto sono morte 43 persone

La polemica

D'Alema: tutto iniziato con il mio governo? Solo propaganda



Massimo D'Alema

«È solo propaganda. E' scritto nei libri di storia che questa privatizzazione prese avvio, con una gara, nel '99. Il controllo di Autostrade salì al 60% in seguito, con il governo Berlusconi. Poi, nel 2008, arrivò l'adeguamento automatico delle tariffe che fu votato anche da Salvini. Ma questo Toninelli non può dirlo...». Così l'ex premier Massimo D'Alema risponde la ministro delle Infrastrutture che ha parlato di «grande banchetto» sulle autostrade «iniziato nel '99 con il governo D'Alema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Big data, coefficienti, «tetti»: iperammortamento per le Pmi

Verso la proroga. Le ipotesi allo studio per prolungare in manovra le agevolazioni per gli investimenti ricalibrando la platea dei beneficiari a vantaggio delle imprese più piccole

Carmine Fotina
ROMA

Il governo ha aperto ufficialmente il cantiere delle agevolazioni per l'industria. Sono partite le prime valutazioni tecniche in merito alla possibile proroga del superammortamento e dell'iperammortamento fiscale, per capire tiraggio, margini di replicabilità ed eventuali correzioni. Il "cantiere incentivi", che potrebbe toccare anche Nuova Sabatini e credito di imposta per la ricerca e sviluppo, è un pezzo del pacchetto-imprese che si studia per la prossima manovra economica. Un altro capitolo di rilievo dovrebbe riguardare misure per la semplificazione e la riduzione della burocrazia (si veda Il Sole 24 Ore del 5 agosto).

Più peso a micro e Pmi

L'obiettivo di fondo di quasi tutte le prossime misure di incentivazione del governo gialloverde, spiegano i tecnici, sarà quello di premiare le piccole imprese, e dove possibile anche le micro, in misura maggiore rispetto al passato. A giudizio dello staff dello Sviluppo economico, ma anche secondo alcuni esponenti del governo di area leghista, bisognerebbe correggere il sistema dei maxi ammortamenti perché ci sia più equilibrio nel beneficio delle risorse, entro comunque le coperture finanziarie massime che verranno individuate. A questo scopo si starebbe valutando, ad esempio, di fissare per l'iperammortamento un tetto per il beneficio fiscale: un importo massimo (ancora da studiare) che dovrebbe consentire di aumentare la quota di piccole imprese premiate rispetto alle grandi, che sono state beneficiarie in misura prevalente negli ultimi anni. Un intervento al quale non necessariamente dovrebbe affiancarsi anche una revisione delle attuali aliquote, che prevedono una maggiorazione fiscale delle

quote di ammortamento al 150% per i beni materiali e al 40% per i software legati al piano Impresa 4.0 (il cosiddetto iperammortamento) e al 30% per il superammortamento relativo ai beni strumentali e alle macchine utensili tradizionali, cioè non legate ai processi di digitalizzazione. Entrambe le misure prevedono, per quanto riguarda l'acquisto, il termine del 31 dicembre 2018 anche se la consegna dei beni - a patto di versare un acconto di almeno il 20% già quest'anno - può avvenire anche nel corso del 2019 (fino a dicembre per l'"iper" e fino a giugno per il "super").

Contemporaneamente, si valuterà se fare un ridisegno più complessivo della materia e venire incontro alle richieste che da diversi anni giungono dal mondo produttivo per un riordino dei coefficienti della tabella di ammortamento fiscale, che tenga conto innanzitutto dei cicli di vita dei beni ad alto contenuto tecnologico sempre più contenuti. Una mini "manovra" che indirettamente renderebbe strutturale il supporto fiscale a determinate spese in beni hi-tech.

Big data e ricerca

Le valutazioni quantitative e di sistema sugli incentivi si sposano a ragionamenti più tecnici e di contenuto, che riguardano la lista dei beni agevolabili, anche per la necessità di valorizzare e spingere le spese in materia di big data da parte delle imprese più piccole che fanno fatica ad evolvere in questa direzione. Un'ipotesi è spostare il focus dell'iperammortamento, molto orientato sui macchinari, più verso progetti che utilizzino i dati raccolti per migliorare i processi produttivi.

Un discorso a sé riguarda il credito di imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo. La misura in questione, prevista al momento fino al 2020, non ha bisogno di una proroga o di un rifinanziamento nella prossima manovra. Ma anche in questo caso non si può escludere un ritocco in chiave "pro Pmi", magari consentendo alle piccole imprese di calcolare ai fini del beneficio l'intera spesa effettuata in ricerca e non solo - come previsto oggi - quella in incremento rispetto alla media del triennio 2012-2014. Il calcolo su base incrementale, in questo caso, potrebbe invece restare in vigore per le grandi imprese.

Non ci sono ancora indicazioni al momento sul possibile rifinanziamento della Nuova Sabatini, misura che supporta l'acquisto di beni strumentali mediante finanziamenti agevolati. Secondo il report aggiornato a luglio, risultano impegnati contributi pubblici per quasi 1,1 miliardi, pari all'86% del plafond disponibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAROLA CHIAVE

iperammortamento

Incentivo all'innovazione

È la supervalutazione del 250% degli investimenti in beni materiali, dispositivi e tecnologie innovative per la trasformazione delle imprese in chiave 4.0 acquistati o in leasing. Si applica agli investimenti fatti nel corso del 2018, con la possibilità di completare l'investimento entro il 31 dicembre 2019 se entro l'anno l'ordine risulta accettato dal venditore e sia stato versato un acconto di almeno il 20% del costo di acquisizione

Super e iperammortamento prevedono, per quanto riguarda l'acquisto, il termine del 31 dicembre 2018

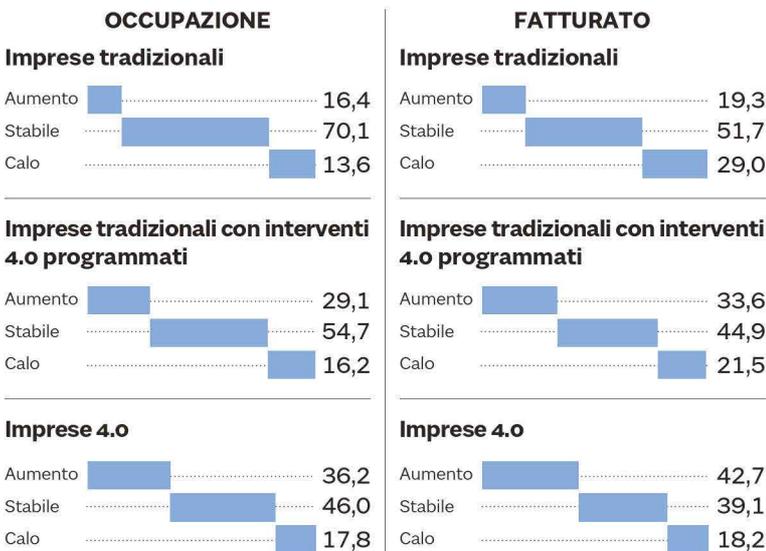
86%

RISORSE USATE PER NUOVA SABBINI

Finora risultano impegnati contributi pubblici per quasi 1,1 miliardi, l'86% del totale. Non è ancora chiaro se la misura sarà rifinanziata

Imprese 4.0, il traino su fatturato e occupazione

L'andamento nell'ultimo triennio (*). Valori in percentuale



(* Campione 2017: circa 24mila imprese intervistate (ottobre 2017-febbraio 2018) Fonte: Met

QUATTRO OPZIONI IN ESAME IN VISTA DELLA MANOVRA



I BENI AGEVOLABILI

Premiare i progetti «data driven»

Cambio di target

L'iperammortamento, molto orientato sui macchinari, potrebbe andare sempre di più verso una logica data-driven



AMMORTAMENTI

Si valuta riordino dei coefficienti

La richiesta delle imprese

Seconda ipotesi: un riordino dei coefficienti della tabella di ammortamento fiscale, alla luce dei cicli di vita ridotti dei beni hi-tech



IL BENEFICIO

L'opzione di un tetto massimo

Aumentare la platea Pmi

Un'opzione per far crescere la platea delle piccole imprese è il tetto per il beneficio fiscale: un importo massimo (ancora da studiare)



«BONUS» RICERCA

Per le Pmi l'idea di togliere i vincoli

Calcolo sull'intera spesa

Tra le idee, quella di consentire alle piccole imprese di calcolare ai fini del beneficio l'intera spesa effettuata in ricerca

IL 48% DEGLI EDIFICI È STATO COSTRUITO TRA IL 1921 E IL 1970 E SOLO 105 ISTITUTI SONO ANTISISMICI

Molise, più del terremoto pesano le carenze strutturali

DI EMANUELA MICUCCI

Le scuole del Molise hanno retto alle ultime forti scosse di terremoto. Il prossimo 13 settembre l'anno scolastico inizierà regolarmente con studenti e docenti in classe. Lasciano ben sperare i primissimi dati del monitoraggio degli edifici scolastici chiesto all'usr dal ministro dell'istruzione **Marco Bussetti** «per accertare eventuali danni alle scuole o altre criticità connesse all'avvio del nuovo anno scolastico. Il Miur è pronto a dare tutto il supporto necessario». Anche con fondi per l'emergenza, trape-la dagli incontri in Prefettura a Campobasso. Ma lo stato degli edifici scolastici della regione presenta criticità di vecchia data, che il sisma ha ribadito. Esempio il caso del liceo linguistico e psicopedagogico di Guglionesi, uno dei paesi del cratere. Di fatto, l'unica scuola chiusa in seguito al terremoto per alcune criticità interne, che però sono eliminabili facilmente e che riguardano solo i tramezzi. La scheda di sopralluogo dei vigili del fuoco precisa che non si sono lesioni strutturali. I liceali, circa 350, saranno accolti nell'edificio della primaria e delle medie valutato «indenne».

Ma che l'edificio scolastico necessitasse di interventi era noto. Infatti, la provincia di Campobasso aveva appena ricevuto il via libera della giunta regionale per il suo adeguamento sismico per 2.550.000 euro: lo prevede il nuovo Piano triennale dell'edilizia scolastica 2018/2020, approvato il 30 luglio dalla giunta **Toma**, in cui sono inseriti interventi straordinari di ristrutturazione, miglioramento, messa in sicurezza, adeguamento sismico, efficientamento energetico su 58 scuole molisane.

Rimarrà chiusa anche la scuola di via Jovine a Portocannone, total-

mente inagibile per lesioni uniformi su tutta la struttura. Anche in questo caso, «il plesso scolastico era già oggetto di criticità e di carenze strutturali che il terremoto ha reso palesi», spiega il sindaco **Giuseppe Caporicci**. Per metterlo in sicurezza «erano già stati riprogrammati i fondi, originariamente destinati al rifacimento del tetto. Lavori che inizieranno a breve». Gli studenti, intanto, andranno a scuola nel comune vicino, a circa 4 chilometri. Al contrario, dopo il terremoto, nell'epicentro, Montecilfone, è la scuola che ospita il Coc, centro operativo comunale, e a Palata nell'edificio scolastico ci sono gli uffici comunali. Del resto, in Molise sono le strutture scolastiche delle due grandi città, Campobasso e Isernia, a preoccupare di più rispetto a quelle nel territorio provinciale. Sebbene il patrimonio edilizio scolastico dell'intera regione sia messo male.

La conferma negli ultimi dati disponibili dell'Anagrafe dell'edilizia scolastica regionale, aggiornati al 28 agosto. Vi sono censiti 376 edifici scolastici: il 68% per la provincia di Campobasso e il 32% per quella di Isernia; 297 di proprietà comunale e 79 delle province. Ma non tutti sono adibiti a scuola; infatti, 36 sono solo palestre. Il 48% è stato costruito tra il 1921 e il 1970 e il 44% dopo il 1976. Sette scuole risalgono a prima del 1920, anche all'Ottocento. Per 22 edifici, il 6%, i tecnici non hanno inserito la data di costruzione. Soltanto 105 edifici scolastici sono stati progettati e/o adeguati alla normativa antisismica vigente: di questi, 89 presentano i relativi certificati di conformità per le costruzioni in zona sismica, 233 hanno la verifica sismica. A non necessitare di interventi strutturali sono 187 scuole, mentre 12 hanno bisogno del rifacimento completo delle strutture portanti verticali e murature, 172 della manutenzione completa alle strutture verticali e murature. Lo stato di conservazione degli impianti

idrici, igienico sanitari, ascensore e infrastruttura di rete rivela che 93 scuole necessitano dell'installazione ex novo, mentre 56 solo una sostituzione. Installazione ex novo degli impianti elettrici necessaria in 42 edifici, mentre in 70 basta una sostituzione.

Ben 91 scuole sono prive di documento di valutazione rischio e 80 addirittura non hanno un piano di emergenza. Non va meglio il capitolo certificazioni: 145 edifici scolastici sono privi di certificato di collaudo statico; 226 di quello di agibilità/abilità; 175 non hanno un impianto di messa a terra; in 127 scuole manca il certificato di impianto elettrico e in ben 213 quello antincendio. Dati che mostrano la necessità di interventi di edilizia scolastica seri, programmati, dove realmente e servono e dove c'è la popolazione studentesca, evitando sterili campanilismi tra amministratori locali. Una richiesta che unisce mondo della scuola e associazionismo regionali. «Abbiamo sollecitato l'istituzione di un tavolo tecnico tra regione, con ruolo di coordinatrice, comuni, province e ordini professionali», insiste **Angelo di Monaco**, responsabile Scuole di Cittadinanzattiva Molise, sottolineando che «spesso gli enti locali hanno tecnici privi di competenze adeguate» ed «andrebbero supportati dal ministero».

Il rischio, infatti, è farsi sfuggire i finanziamenti. Proprio nel nuovo Piano triennale, ad esempio, il comune di Campobasso si è visto respingere come non ammissibili gli interventi su due scuole, la Montini e la materna di via Iezza, perché la proposta è stata trasmessa fuori termine. Stessa motivazione per i no all'ampliamento del polo scolastico a Sant'Agapito e all'adeguamento sismico della scuola di Capracotta, che ha anche presentato una documentazione incompleta. Mentre il comune di Gambatesa non avrà il polo scolastico Civic Center perché manca la relazione tecnica.



Bando per i brevetti. Fino al 4 settembre

Aperto fino al 4 settembre il bando Ue per migliorare l'uso dei sistemi di protezione della proprietà intellettuale da parte delle Pmi innovative europee. Anche in vista dell'entrata in vigore alla fine di quest'anno del «brevetto unitario Ue». Con l'opportunità di rimborsare parte dei costi associati all'uso del brevetto stesso. A disposizione risorse pari a 4,3 mln di euro. Il contributo Ue ammonta al 95% delle spese ammissibili. La Commissione ha lanciato, nell'ambito del programma per competitività delle imprese e delle pmi un bando (Pre-diagnostica della proprietà intellettuale (IP) e miglioramento dell'accesso alla protezione dei brevetti per innovazioni Pmi dell'Ue Cso-me - 2017-2-03) finalizzato al miglioramento dell'accesso alla protezione brevettuale per le Pmi innovative dell'Ue.

Titolari del Seal of Excellence di orizzonte 2020. Al fine di massimizzare l'impatto, questa azione si concentrerà su Pmi altamente innovative, come ad esempio i titolari del Seal of Excellence di orizzonte 2020, che sono considerati come aziende con un potenziale particolarmente elevato di sfruttamento dei loro diritti di proprietà intellettuale. In alcuni Stati membri in cui le società Seal of Excellence non sono abbastanza numerose può essere utilizzato un altro metodo di selezione di società innovative. L'obiettivo specifico dell'invito a presentare proposte è garantire la fornitura di servizi amministrativi e di rimborso necessari in relazione all'attuazione delle azioni di sostegno da offrire alle società.

Tipologia di soggetti richiedenti gli incentivi. In particolare, le azioni di supporto forniranno un servizio di pre-diagnosi alle piccole e medie imprese innovative - che possiedono il Seal of Excellence, aiutandole successivamente a presentare domanda di brevetto. Le proposte possono essere presentate da singoli richiedenti o da consorzi. Tutti i candidati devono essere persone giuridiche o entità giuridiche che formano un consorzio di due o più parti. Alcuni esempi di entità giuridiche che possono accedere

agli incentivi sono:

- enti pubblici e privati responsabili o attivi nei settori dell'impresa, supporto aziendale o problemi connessi;
- camere di commercio e industria, camere di artigianato o simili;
- organizzazioni di supporto alle imprese;
- associazioni di imprese e reti di supporto aziendale;
- enti pubblici e privati che offrono servizi di supporto alle imprese;
- entità che producono profitto;
- enti pubblici o privati che forniscono servizi di supporto all'innovazione.

Le persone fisiche non possono candidarsi. I soggetti su-indicati dovranno effettuare una serie di attività, tra cui:

- l'istituzione di un centro di coordinamento, che dovrà individuare le Pmi che hanno ricevuto il seal of excellence negli ultimi tre anni. Preparare e pubblicare nove bandi rivolti alle Pmi che vogliono accedere ai servizi di pre-diagnosi o al sostegno per la domanda di brevetto;
- la realizzazione di un sito web che fungerà da piattaforma informativa ed operativa tra centro di coordinamento, Pmi ed esperti del servizio di pre-diagnosi.

Disciplina del brevetto europeo unitario. Il brevetto europeo con effetto unitario sarà rilasciato dall'ufficio Ue dei brevetti (Epo) e consentirà, attraverso il pagamento di una tassa unica di rinnovo direttamente all'Epo, di ottenere contemporaneamente la protezione brevettuale nei 26 paesi Ue aderenti all'iniziativa (si veda ItaliaOggi 15/11/2017). Il brevetto unitario non si sostituisce ma semplicemente si affianca alla tutela brevettuale oggi esistente a livello nazionale (in Italia presso l'Uibm) e a livello europeo (presso l'Epo). L'entrata in vigore del brevetto unificato non potrà avvenire, prima della seconda metà del 2018 tenuto conto che la ratifica dell'accordo tribunale unificato brevetti e del suo protocollo per l'applicazione provvisoria sta registrando dei ritardi in alcuni paesi Ue aderenti (quali ad esempio la Germania).



E QUESTA SEMBRA ESSERE FORTUNATAMENTE L'INTENZIONE DEL GOVERNO

Bisogna puntare sugli investimenti privati che sono molto più reattivi

DI CARLO PELANDA

Governo ha segnalato, attraverso le recenti dichiarazioni dei ministri **Tria** e, in particolare, **Savona**, la volontà di attuare una politica economica attiva e non passiva. Una politica passiva prenderebbe atto che la crescita prevista per il 2019 è attorno all'1%, considerando che l'impatto della turbolenza globale sull'export e sugli investimenti esteri in Italia farà perdere circa lo 0,5% del pil stimato in precedenza. E si rassegnerebbe a ricalcolare l'equilibrio di bilancio riducendo le risorse per lo sviluppo, come fatto dai governi precedenti, giustificando questa staticità e passività con il fatto che la «via è stretta», cioè che il peso del debito non permette azzardi perché questi metterebbero a rischio la fiducia da parte del mercato finanziario.

Una politica economica attiva,

invece, punterebbe a stimolare investimenti pubblici e privati per aumentare la crescita del mercato interno, contrastando l'eventuale calo dell'export, e a convincere sia il mercato, sia l'Ue che la crescita 2019-20 sarà più elevata, ricalibrando in base a un calcolo più ottimistico l'equilibrio di bilancio e la sostenibilità del debito. Questa sembra la via che il Governo sta studiando.

Da un lato, non potrà essere larga perché il mercato non accetterebbe uno squilibrio di bilancio, cioè una stimolazione con deficit troppo elevato e reagirebbe aumentando i costi di rifinanziamento del debito o perfino disertando le aste. Dall'altro, potrà essere un po' meno stretta. Fattibile? Le risorse già stanziare per investimenti pubblici sono notevoli (110 miliardi circa in un decennio) e si tratta di liberarle aprendo più velocemente i cantieri. Ma tale categoria di investimenti ha effetti differiti nel tempo sulla crescita. Per ottenere effetti rapidi bisognerebbe stimolare più investimenti privati.

Quanto? In tutto almeno 40 miliardi, di cui un terzo investimenti pubblici e due terzi privati. Se ciò avvenisse, il pil 2019-20 andrebbe oltre il 3% nominale e il 2% al netto dell'inflazione, numero sufficiente per ottenere l'equilibrio di bilancio e un miglioramento del rapporto debito/pil che convincerebbe il mercato e le agenzie di rating ad aumentare la fiducia sull'Italia, senza dover applicare il rigore statico e depressivo.

Poiché non si può escludere che sia possibile, pur difficile, e la miglior prassi di politica economica prescrive reazioni attive e non passive al rischio di stagnazione/recessione, chi scrive ritiene che questo tentativo del governo, se confermato, sia la via giusta e meritevole di sostegno.

www.carlopelanda.com

© Riproduzione riservata



IMPRESA SOCIALE/ Uno studio del Notariato sulle novità dopo il decreto n. 112

Statuti, modifiche con il notaio

La devoluzione del patrimonio a fondi mutualistici

DI LUCIANO DE ANGELIS

Tutte le modifiche agli statuti dell'impresa sociale dovranno avvenire con intervento notarile, ma a tali modifiche non sono tenute le cooperative sociali. Le nuove disposizioni portano a una riduzione della responsabilità degli amministratori. Nella trasformazione delle coop imprese sociali, o nella loro liquidazione la devoluzione del patrimonio dovrà avvenire ai fondi mutualistici.

È quanto si legge nel primo studio del notariato (n. 2018/1) circa «la nuova disciplina dell'impresa sociale».

Modifiche statutarie con notaio

In primo luogo il notariato ricorda come l'impresa sociale sia da ricomprendersi nel perimetro degli enti del Terzo settore, in quanto anche essa presenta l'elemento caratterizzante tale categoria giuridica, e cioè il perseguimento, senza scopo di lucro, di finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, realizzate attraverso lo svolgimento di attività di interesse generale, ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione, mediante la produzione e lo scambio di beni e servizi.

A riguardo, si ricorda poi che a livello normativo il decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 112 (di riforma del dlgs 155/2006), sia stato regolamentato con il decreto Mise 16 marzo 2018, con il quale sono state definite le nuove modalità d'iscrizione dell'impresa sociale nel registro imprese. Lo stesso decreto 112 è stato poi recentemente innovato con il dlgs 20 luglio 2018, n. 95, avente ad oggetto Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 112, con il quale, fra l'altro si è splittato il termine per gli adeguamenti statutarî con le maggioranze previste per l'assemblea ordinaria dal 20 luglio 2018 al 20 gennaio 2019.

Tali modifiche statutarie

ammissibili solo al fine di adeguare gli stessi alle nuove disposizioni inderogabili o per introdurre clausole che escludono l'applicazione di nuove disposizioni derogabili mediante specifica clausola statutaria, necessiteranno in ogni caso di intervento notarile. Ciò, si legge nello studio del notariato in relazione alla specifica previsione dell'art. 5 del dlgs 112/2017 che richiede la forma pubblica sia per la costituzione che per le modifiche degli atti costitutivi dell'impresa sociale.

Responsabilità degli amministratori

Il notariato evidenzia poi, una novità (sfuggita ai più) rispetto alla disciplina delle imprese sociali relativa al dlgs 155/2006.

In esso (art. 6) si prevedeva che «salvo quanto già disposto per le diverse forme societarie, nelle organizzazioni che esercitano un'impresa sociale il cui patrimonio è superiore a 20.000 €, dal momento dell'iscrizione nell'apposita sezione del registro delle imprese, delle obbligazioni assunte risponde solo l'organizzazione con il suo patrimonio e, quando risulta che, in conseguenza di perdite, il patrimonio è diminuito di oltre un terzo rispetto all'importo di 20.000 €, delle obbligazioni assunte rispondono personalmente e solidalmente anche coloro che hanno agito in nome per conto dell'impresa». Una norma, quindi, che collegava il regi-

Le nuove disposizioni portano a una riduzione delle responsabilità a carico degli amministratori delle imprese

me di responsabilità limitata al superamento di una soglia di consistenza patrimoniale e che oggi non si trova riprodotta nella nuova disciplina, con conseguente riduzione della responsabilità degli amministratori.

La devoluzione del patrimonio ai fondi mutualistici

L'art. 4, dlgs 95/2018, che ha modificato l'art. 12, comma 1, dlgs 112/2017, ha introdotto un'importante eccezione per le società cooperative, escludendo la trasformazione delle stesse dalla disciplina della trasformazione (fusione e scissione) dell'impresa sociale e riaffermando l'applicabilità delle norme del codice civile dettate per le operazioni in questione che coinvolgono cooperative. Il comma 1 dell'art. 12 («Salvo quanto specificamente previsto dal codice civile per le società cooperative») sembrerebbe, quindi, doversi intendere nel senso che, ove una società cooperativa che sia anche impresa sociale si trasformi in un altro ente, pur mantenendo lo status di impresa sociale, troveranno applicazione l'art. 2545-decies e, soprattutto, l'art. 2545-undecies, c.c., che prevedono la devoluzione ai fondi mutualistici del valore effettivo del patrimonio.

Lo stesso è a dirsi quando la stessa cooperativa sia interessata

da una fusione o scissione «trasformativa». In definitiva mentre nella trasformazione di enti diversi dalle cooperative non vi sarebbe alcun obbligo di devoluzione a patto che l'ente risultante dalla trasformazione mantenga la qualifica di impresa sociale, nel caso in cui l'impresa sociale sia una cooperativa la trasformazione in altro ente, ancorché non accompagnata dalla perdita della detta qualifica, vi sarebbe l'obbligo di devoluzione ai fondi mutualistici. Quanto sopra vale anche nei casi di scioglimento delle cooperative sociali

Le cooperative sociali non sono tenute a modificare gli statuti

Considerato, infine, che le cooperative sociali sono imprese sociali di diritto, secondo il notariato alle coop già costituite non si applica l'obbligo di adeguare gli statuti delle imprese sociali, previsto dall'art. 17, comma 3, del decreto stesso, con la conseguenza che le cooperative sociali esistenti potranno accedere ai benefici previsti per l'impresa sociale senza la necessità di compiere modifiche statutarie.

—© Riproduzione riservata—

Le cooperative sociali potranno accedere ai benefici previsti senza la necessità di compiere modifiche statutarie

