Pass sanitario, istruzioni per l’uso “Dal15giugno ci farà viaggiare”

scritto da Annamaria Laurenzano | Marzo 29, 2021
Articoli_29 marzo 2021 54

L’ingorgo di Suez costa agli armatori 500mila euro al giorno per nave

scritto da Annamaria Laurenzano | Marzo 29, 2021
Articoli_29 marzo 2021 56

Autostrade, nuovo stop da Cdp e fondi

scritto da Annamaria Laurenzano | Marzo 29, 2021
Articoli_29 marzo 2021 58

AUTOTRASPORTO MERCI PERICOLOSE: ACCORDI MULTILATERALI M333-M334

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

Il MIT ha reso noto di aver sottoscritto il 23 marzo scorso gli Accordi multilaterali M333 e M334 relativi al **trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose su strada (ADR).**

Con l'Accordo M333 (**certificati di formazione dei conducenti**), in deroga alle disposizioni del primo paragrafo del punto 8.2.2.8.2 dell'ADR, tutti i certificati di formazione professionale dei conducenti ADR (patentino ADR), che scadono nel periodo compreso tra il 1.03.2020 e il 1.09.2021, **restano validi fino al 30.09.2021.** Tali certificati sono rinnovati per 5 anni, se il conducente fornisce prova di aver frequentato un corso di aggiornamento e superato un esame entro il 1°ottobre 2021. Il nuovo periodo di validità decorre dalla data originaria di scadenza del documento da rinnovare.

L'Accordo rimane valido fino al 1° ottobre 2021 per i trasporti sui territori delle parti contraenti firmatarie.

Con l'Accordo M334 (**certificati per il consulente della sicurezza**), in deroga a quanto disposto dal punto 1.8.3.16.1 dell'ADR, tutti i certificati del consulente per la sicurezza del trasporto di merci pericolose, in scadenza nel periodo compreso tra il 1.03.2020 e il 1.09.2021, **hanno validità fino al 30.09.2021.** La validità di tali certificati è prorogata di 5 anni dalla data della sua scadenza originaria, sempreché i titolari abbiano, prima della scadenza dell'Accordo (1.09.2021), superato un esame.

Tale accordo rimarrà valido fino al 1° ottobre 2021 per il trasporto sui territori delle parti contraenti firmatarie.

Tutte le altre disposizioni dell'ADR devono comunque essere applicate.

Per ulteriori informazioni relative ai Paesi che hanno sottoscritti tali Accordi, consultare il seguente link: https://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html

Accordo M333_trasporto ADR Accordo M334_trasporto ADR

AUTOTRASPORTO – PACCHETTO MOBILITÀ. CIRCOLARE MINISTERO INTERNO 16 MARZO 2021

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

Il Ministero dell'Interno, con circolare del 16.03.2021, prot. n. 300/A/2356/21/111/2/2, ha illustrato il contenuto del **Pacchetto Mobilità, riepilogando gli atti normativi** di cui si compone con le rispettive date di entrata in vigore, per poi soffermarsi sulle disposizioni in materia di periodi di guida e riposo dei conducenti.

Il Pacchetto comprende le seguenti disposizioni:

1. il Regolamento (UE) 2020/1054 (entrato in vigore il 20.08.2020, tranne alcuni articoli che entreranno in vigore a fine dicembre 2024) che apporta modifiche al Regolamento (CE) 561/2006 (**tempi di guida e di riposo, interruzioni alla guida**, ecc.) e al Regolamento (UE) 165/2014 (**posizionamento cronotachigrafi**);

2. il Regolamento (UE) 2020/1055, entrato in vigore il 20.08.2020, ma le cui disposizioni saranno efficaci dal 21.02.2022, che modifica il Regolamento (CE) 1071/2009, il Regolamento (CE) 1072/2009 e il Regolamento (UE) 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada;

3. il Regolamento (UE) 2020/1056 riguardante le **informazioni elettroniche sul trasporto merci, entrato in vigore il 20.08.2020 ed efficace dal 21.08.2024** (tranne alcune disposizioni che sono entrate già in vigore ad agosto 2020);

4. la Direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche sulla Direttiva 96/71/CE e la Direttiva 2014/67/UE, in materia di distacco dei conducenti, modifica la Direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi dei Regolamenti 561/2006 e 165/2014 e il Regolamento 1024/2012 riguardante la cooperazione amministrativa degli Stati membri. La Direttiva deve essere recepita entro il 2.02.2022.

Nelle schede allegate alla circolare ministeriale sono evidenziate le principali modifiche apportate dal Regolamento (UE) 2020/1054 al Regolamento 561/2006 (all. 1) e al Regolamento 165/2014 (all. 2).

REGOLAMENTO 561/2006

- **AMBITO DI APPLICAZIONE ESENZIONI E DEFINIZIONI**

Con la **modifica all'art 3 lettera a-bis)** l'**esenzione** per i veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione è stata **estesa anche all'ipotesi in cui il veicolo è utilizzato per la consegna di merci prodotte artigianalmente**. Alle previgenti condizioni in presenza delle quali i trasporti sono esenti dall'applicazione del regolamento è stata aggiunta la condizione per cui il trasporto non deve essere eseguito per conto terzi.

La **nuova lettera h bis) dell'art. 3** prevede **l'esenzione dei veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e a condizione che la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo**. Tale disposizione è necessario che sia coordinata con quella dell'art. 2 che ha previsto che, dal 1.07. 2026, che dispone l'obbligo di avere il dispositivo di controllo i veicoli impiegati in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate.

La **nuova lettera r) dell'art. 4** ha la finalità di **chiarire l'ambito di applicazione delle esenzioni previste in caso di operazioni di "trasporto non commerciale"**, trattandosi di trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.

- **INTERRUZIONI, PERIODI DI RIPOSO GIORNALIERI E SETTIMANALI**

La **modifica dell'art. 7**, che ha recepito il contenuto della nota orientativa n. 2 della Commissione Europea, dispone che deve essere considerata come interruzione il periodo di 45 minuti di disponibilità trascorso dal secondo conducente seduto accanto a chi guida senza prestargli assistenza attiva. In caso di **multipresenza**, **il conducente può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua**

l’interruzione (non frammentata) non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo. Se si va oltre i 45 minuti si deve considerare il periodo come disponibilità.

L’ **art. 8** riguarda i **riposi settimanali regolari e ridotti**:

– **riposo settimanale ridotto**: è stata aggiunta la **possibilità di effettuare nell’ambito dei trasporti internazionali, 2 periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a condizione che nel corso di 4 settimane consecutive, il conducente effettui almeno 4 periodi di riposo settimanale, di cui almeno 2 regolari e che i periodi di riposo ridotto vengano fruiti nel corso di un trasporto internazionale e iniziati al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore e al di fuori del Paese in cui è residente il conducente;**

– **ogni riduzione del periodo di riposo settimanale debba essere compensata da un periodo di riposo equivalente**. La compensazione di un singolo periodo di riposo settimanale ridotto deve essere effettuata interamente entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui si è fruito della riduzione. La circolare precisa che la compensazione di 2 riposi settimanali ridotti consecutivi deve essere effettuata subito prima del periodo di riposo regolare successivo ai due ridotti consecutivi;

– **introduzione del divieto di riposo settimanale regolare a bordo del veicolo** e di tutti i periodi di riposo che, per effetto della compensazione sono superiori alle 45 ore, principio già affermato dalla CGUE. Tali **riposi devono essere effettuati in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici, eventuali spese per l’alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro**. I conducenti potranno essere sanzionati solo quando vengono sorpresi a fare un riposo settimanale regolare all’interno del veicolo al momento del controllo (sanzione applicabile: art. 174, comma 7, CDS);

– **è fatto obbligo alle imprese di trasporto di organizzare l’attività dei conducenti, affinché rientrino alla sede dell’impresa o nel luogo di residenza nell’arco di 4 settimane consecutive**, al fine di effettuare almeno 1 periodo di riposo settimanale regolare o 1 periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di 1 periodo di riposo settimanale ridotto.

L’**art. 9** tratta la tematica del **periodo di riposo a bordo di un veicolo trasportato da una nave o da un convoglio ferroviario**. In particolare, nella fruizione di:

- un periodo di riposo settimanale ridotto o di riposo giornaliero regolare, il conducente deve avere a disposizione una cabina letto, una branda o una cuccetta e può effettuare altre attività al massimo in 2 occasioni e per non più di un’ora complessivamente;
- un riposo settimanale regolare, il conducente che dispone della cabina letto, perché la tratta deve essere almeno pari alle 8 ore, può eseguire altre attività al massimo in 2 occasioni per non più un’ora complessivamente.

DEROGHE

Con la modifica dell’**art. 12**, **vengono introdotte due nuove deroghe, in presenza di circostanze eccezionali e senza compromettere la sicurezza della circolazione**. Il conducente, al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale, può superare:

– al massimo di 1 ora, il periodo di guida giornaliero e settimanale;

– al massimo di 2 ore, il periodo di guida giornaliero e settimanale e in tal caso la condizione di effettuare il

riposo settimanale riguarda solo l’ipotesi di riposo regolare e a condizione di aver osservato un’interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo. Non è possibile derogare anche al termine per iniziare un nuovo periodo di riposo giornaliero.

Si evidenzia che la circolare afferma che i due sforamenti orari possono essere alternativi, pertanto l’estensione concessa può riguardare:

– il solo periodo di guida giornaliero;

– il solo periodo di guida settimanale;

– entrambi i periodi di guida contemporaneamente considerati.

Tuttavia, il Ministero precisa che le deroghe non estendono gli effetti alle ore di riposo giornaliero o settimanale da effettuare, perché le stesse devono essere fruite senza ulteriori riduzioni rispetto a quelle normativamente previste ed inoltre le deroghe NON consentono di derogare al limite bisettimanale di 90 ore di guida.

È stato, inoltre, introdotta una modifica nell’ **ultimo comma dell’art. 12 che prevede un obbligo di compensazione per il quale il conducente deve effettuare un periodo di riposo di durata equivalente al periodo di estensione interamente entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui fruisce della deroga ed insieme ad altri eventuali periodi di riposo**. Il riposo in questione non deve essere frazionato e va fruito insieme agli altri periodi di riposo.

Anche per le nuove deroghe, il conducente ha l’obbligo di riportare sul foglio di registrazione dell’apparecchio di controllo, nel tabulato dell’apparecchio di controllo o nel registro di servizio, il motivo della deroga al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta

appropriato.

Regolamento 165/2014

La circolare ministeriale precisa, anzitutto, i termini dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni modificate dal Regolamento 2020/1054.

Il 20.8.2020 sono entrati a regime gli artt. 22 e 34 in materia di controlli sull'uso del tachigrafo

All' **art. 22, la sostituzione dei commi 3 e 4 del paragrafo 5, relativi alla rimozione dei sigilli del tachigrafo in occasione dei controlli**, hanno introdotto la possibilità per il funzionario di controllo di sostituire il sigillo rimosso, con una specifica procedura che deve seguita dallo stesso funzionario quando procede alla rimozione dei sigilli al fine di verificare il corretto funzionamento del tachigrafo. È stato **aggiunto il comma 5 che introduce un'eccezione all'obbligo di controllo e calibratura del tachigrafo da parte dell'officina nel caso in cui questi ultimi siano rimossi o rotti per finalità di controllo.**

Le modifiche all'art. 34 incidono invece sulle registrazioni delle attività del conducente sul foglio di registrazione o sulla carta del conducente.

Con la modifica del paragrafo 5, lettera b) punto iv), viene introdotto l'obbligo per il conducente di commutare il dispositivo sul simbolo "" (lettino) oltre che per registrare l'inizio delle interruzioni di guida e periodi di riposo, anche per le ferie annuali o i congedi per malattia.

Con la modifica del paragrafo 5, lettera b) punto v), è previsto l'obbligo per il conducente di commutare sul il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario" in aggiunta al simbolo "" lettino) per la registrazione del periodo di riposo

trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario.

Inoltre, un'ulteriore modifica all'art. 34, **impone anche ai conducenti dei veicoli muniti di tachigrafo analogico, di riportare sul foglio di registrazione l'indicazione relativa al simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina**. Si richiede anche l'annotazione del simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Tale obbligo è prescritto anche per i conducenti di veicoli dotati di tachigrafo digitale (indicazione del simbolo del paese in cui si fa ingresso dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro, nonché del porto o stazione ferroviaria di arrivo quando l'attraversamento della frontiera avviene a bordo di una nave traghetto o un convoglio ferroviario). La sua **validità è fissata al 2 febbraio 2022.**

Circolare Ministero Interno 16.03.2021-Pacchetto Mobilità UE

DL SOSTEGNI: NOTA DI COMMENTO ALLE PRINCIPALI NOVITÀ IN

MATERIA DI LAVORO E AMMORTIZZATORI SOCIALI

scritto da Francesco Cotini | Marzo 29, 2021

Facendo seguito alla nostra precedente comunicazione dello scorso 23 marzo, trasmettiamo in allegato una nota di primo commento, redatta dal nostro Sistema centrale, delle disposizioni in materia di lavoro e ammortizzatori sociali contenute nel decreto-legge del 22 marzo 2020, n. 41 (cd. “decreto Sostegni”).

All.toNota DL Sostegni – lavoro e ammortizzatori sociali

RELAZIONI INDUSTRIALI:

Giuseppe Baselice 089200829 g.baselice@confindustria.sa.it

Francesco Cotini 089200815 f.cotini@confindustria.sa.it

CREDITO – TEMPORARY FRAMEWORK: RICHIESTA ALLE ISTITUZIONI NAZIONALI ED

EUROPEE DI CONFERMA E PROROGA MISURE DI SOSTEGNO ALLA LIQUIDITÀ

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

Confindustria, insieme all'ABI e alle altre associazioni di rappresentanza delle imprese firmatarie dell'Accordo per il Credito 2019 (che ha previsto, tra le altre misure, l'istituzione del Tavolo di Condivisione Interassociativo sulle Iniziative Regolamentari Internazionali, cd. "Tavolo CIRI"), ha inviato due lettere, rispettivamente alle Istituzioni europee e italiane, per **ribadire la necessità di continuare a supportare le imprese in questa fase di crisi, sia confermando e prorogando fino alla fine dell'anno le misure di sostegno alla liquidità già rese disponibili**, sia attraverso nuovi interventi in grado di allentarne le tensioni finanziarie.

In particolare, le lettere mettono in evidenza **l'esigenza di consentire un allungamento dei finanziamenti in essere dai 6 anni attualmente previsti fino a 15 anni**, anche intervenendo sulle attuali regole del Temporary Framework sugli aiuti di Stato.

Inoltre, è stata ribadita la necessità che le banche possano accordare alle imprese e alle famiglie nuove moratorie di pagamento dei finanziamenti e prorogare le moratorie in essere; a tal fine viene sottolineata l'esigenza che siano riattivate le flessibilità che l'EBA aveva concesso alle banche europee in tema di moratorie all'inizio della crisi economica.

In allegato le due lettere.TAVOLO CIRI lettera Governo Italiano 15.3.2021 TAVOLO CIRI_lettera Istituzioni europee_ENG_15.3.2021

RICERCA – PUBBLICATO IL PRIMO PIANO STRATEGICO 2021-2024 DI

HORIZON EUROPE

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

La Commissione europea ha adottato lo scorso 15 marzo il primo piano strategico di Orizzonte Europa, il nuovo programma di ricerca e innovazione dell'UE di un valore di 95,5 miliardi di € a prezzi correnti.

Il **piano strategico è una novità nell'ambito di Orizzonte Europa** e definisce gli orientamenti strategici per determinare gli investimenti nei primi quattro anni del programma. In applicazione al piano, le azioni di ricerca e innovazione dell'UE contribuiranno alle priorità dell'UE, tra cui un'Europa verde e climaticamente neutra, un'Europa pronta per l'era digitale e un'economia al servizio delle persone.

Il piano strategico definisce **quattro orientamenti strategici per gli investimenti in materia di ricerca e innovazione** nell'ambito di Orizzonte Europa per i prossimi quattro anni:

1. promuovere un'autonomia strategica aperta guidando lo sviluppo di tecnologie, settori e catene del valore digitali, abilitanti ed emergenti fondamentali;
2. ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità dell'Europa e gestire in modo sostenibile le risorse naturali;
3. fare dell'Europa la prima economia circolare, climaticamente neutra e sostenibile, resa possibile dalla tecnologia digitale;
4. creare una società europea più resiliente, inclusiva e democratica.

La cooperazione internazionale è alla base di tutti e quattro gli orientamenti, in quanto è essenziale per affrontare molte sfide globali.

Il piano, inoltra, individua anche i partenariati europei cofinanziati e co-programmati e le missioni dell'UE da

sostenere tramite Orizzonte Europa. I partenariati riguarderanno settori critici quali l'energia, i trasporti, la biodiversità, la salute, l'alimentazione e la circolarità e integreranno i dieci partenariati europei istituzionalizzati proposti dalla Commissione in febbraio. Le missioni dell'UE affronteranno le sfide globali che incidono sulla nostra vita quotidiana fissando obiettivi ambiziosi e stimolanti ma realizzabili, come la lotta contro il cancro, l'adattamento ai cambiamenti climatici, la protezione degli oceani, l'ecologizzazione delle città e la protezione del suolo e l'alimentazione. Utilizzando un ampio ventaglio di strumenti in diverse discipline e settori politici, le missioni dell'UE affronteranno questioni complesse attraverso progetti di ricerca, misure politiche o anche iniziative legislative.

Gli orientamenti del piano vertono anche su una serie di questioni orizzontali, quali il genere. L'integrazione della dimensione di genere sarà un requisito predefinito nei contenuti della ricerca e dell'innovazione in tutto il programma, a meno che sia specificato che il sesso o il genere non sono pertinenti per l'argomento in questione.

Le priorità stabilite nel piano strategico di Orizzonte Europa saranno attuate attraverso il programma di lavoro di Orizzonte Europa. Definisce le opportunità di finanziamento per le attività di ricerca e innovazione attraverso inviti tematici a presentare proposte e tematiche. I primi inviti a presentare proposte saranno pubblicati nella primavera del 2021 e saranno presentati in occasione delle Giornate europee della ricerca e dell'innovazione che si terranno dal 23 al 24 giugno.

Horizon Europe Factsheet Strategic Planning 2021-24 Piano strategico Horizon Europe 2021-24

ENERGIA: WEBINAR “L’ENERGIA DEL FUTURO: LE NUOVE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE IN AMBITO ENERGETICO E FONTI RINNOVABILI IN SERBIA ” – 30 MARZO, H. 10.00

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

Il prossimo 30 marzo, alle ore 10.00, Confindustria Serbia, in collaborazione con la Camera di Commercio e dell’Industria Serba, organizza il webinar “L’energia del futuro: le nuove disposizioni legislative in ambito energetico e fonti rinnovabili”.

L’incontrò si focalizzerà sulle opportunità di business per le aziende che operano nel mercato dell’energia, con una particolare attenzione verso la nuova legge sulle fonti rinnovabili e le novità previste dal Legislatore serbo. Oltre agli interventi dei fautori della nuova legge, ci sarà la possibilità di ascoltare le esperienze di operatori locali e italiani già attivi nel settore. Sono previsti, inoltre, interventi tecnici sul nuovo ciclo di finanziamenti in programma per il mercato energetico.

Il webinar si svolgerà sulla piattaforma ZOOM.

Per le adesioni cliccare sul seguente link: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeWXWwIR9KcYLv75XPfLmtEJ4swRsPcdhvtKDi3_n5L0zJWEg/viewform

In allegato il programma del seminario. Per informazioni, è possibile contattare gli uffici di Confindustria Serbia alla mail: info@confindustria.rs

Programma_Energia CONF. SERBIA

AGEVOLAZIONI: ELENCO AMMESSI CREDITO D'IMPOSTA INVESTIMENTI PUBBLICITARI ANNO 2020

scritto da Marcella Villano | Marzo 29, 2021

Sul sito del dipartimento per l'informazione e l'editoria, è stato pubblicato l'elenco dei soggetti ammessi alla fruizione del credito d'imposta su investimenti pubblicitari (articolo 57-bis del DL n. 50/2017), per l'anno 2020.

Di seguito il link:

https://informazioneeditoria.gov.it/media/3455/decreto-capo-dipartimento-20210325_elenco-ammessi-bonus-pubblicita-2020.pdf