CONVENZIONE SOLAS – “Safety of Life at Sea” – Circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto: “SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE” Serie Generale: n. 133/2017 – 5 giugno 2017

scritto da Monica De Carluccio | Giugno 20, 2017

Lo scorso 5 giugno, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (in seguito Comando Generale) ha emanato una nuova circolare di attuazione della Convenzione internazionale SOLAS – *Safety of Life at Sea* (in seguito anche SOLAS): la S.G. n.133/2017.

Al riguardo, si ricorda che il Comitato di sicurezza marittima dell’IMO, nel corso della riunione MSC 94 del 21 novembre 2014, aveva adottato la Risoluzione MSC. 380(94), con la quale – a seguito di alcuni incidenti navali riconducibili all’errata indicazione del peso dei container – aveva apportato specifiche modifiche alla regola 2 del capitolo VI della Convenzione internazionale Solas 74, prevedendo dal 1° luglio 2016 l’obbligo della pesatura del singolo container e della dichiarazione della cd. “*VGM – verified gross mass*” (in seguito anche VGM), quale condizione necessaria per l’imbarco sulla nave.

Il Comando Generale, organo individuato ai sensi della normativa internazionale a definire la normativa di attuazione a livello nazionale, ha emanato il 5 maggio 2016 (G.U. n°110

del 12 maggio 2016) il Decreto Dirigenziale 447/2016 "*Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della*

«massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass packed container – VGM) – Regola VI/2 della convenzione SOLAS 74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014" *(nota 1)* nonché in data 31 maggio la circolare 125/2016 al fine di "… *fornire elementi interpretativi per una piena, corretta ed armonizzata applicazione sia della Regola VI/2 della Convenzione Solas 74 che dello strumento normativo nazionale*".

Lo stesso Comando, in considerazione della conclusione della "… *fase di pragmatica prima applicazione prevista dalla MSC.1/Circ.1548 …*" nonché del periodo transitorio di applicazione di talune specifiche misure contenute nella normativa nazionale (fino al 30 giugno 2017) ha ritenuto *"… necessario fornire ulteriori e puntuali indicazioni per quanto attiene ai controlli sulla dichiarazione del VGM, anche attraverso l'eventuale pesatura del contenitore."*, pubblicando la nuova circolare n. 133/2017, che abroga la precedente n. 125/2016.

Analisi dei principali contenuti della Circolare SG. n. 133/2017

La Circolare è suddivisa in tre paragrafi:

Decreto Dirigenziale n. 447/2016 in data 5 maggio 2016 pubblicato sulla G.U. n° 110 del 12 maggio 2016; Linee guida applicative allegate al Decreto Dirigenziale e MSC.1/Circ. 1475 del 9 giugno 2014 *(nota 2)*; Sanzioni.

Il paragrafo A, rimasto invariato rispetto al precedente testo, definisce l'ambito di applicazione della disciplina del Decreto Dirigenziale 447/2016, ossia ai contenitori trasportati su unità "*impiegate in viaggi internazionali, ad eccezione dei contenitori imbarcati su navi di tipo Ro/Ro, impiegate in brevi viaggi internazionali, e nel solo caso in*

cui gli stessi siano trasportati su rotabili".

Vengono peraltro precisati i termini "navi di tipo Ro/Ro", "rotabili" nonché "contenitore" per cui è previsto l'obbligo di dichiarare la VGM, ossia "*quello che sia stato pesato in Italia, indipendentemente dal luogo in cui sia stato caricato e chiuso*".

Il paragrafo B, suddiviso in 8 sottopunti, contiene modifiche sostanziali rispetto alla previgente disciplina.

Punto 1: *"Strumenti (punto 2 delle linee guida applicative allegate al D.D. e punto 7 MSC.1/Circ.1475)"*

Tale punto individua gli "strumenti regolamentari" (ex punto 2 delle linee guida applicative allegate al D.D. e punto 7 MSC.1/Circ.1475) attraverso i quali è possibile pesare i container ai fini della dichiarazione della VGM, ossia quelli omologati ai sensi:

del D.Lgs 29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgs n.83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della "*Direttiva 2014/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di strumenti per pesare a funzionamento non automatico*";

del D.Lgs 02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgs. n. 84/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della "*Direttiva 2014/32/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di strumenti di misura*";

del R.D. del 12 giugno 1902, n. 226 e ss.mm.ii. «*Regolamento per la fabbricazione dei pesi, delle misure e degli strumenti per pesare e per misurare*», che tuttavia trova applicazione solo esclusivamente agli strumenti omologati prima dell'entrata in vigore dei Decreti Legislativi di cui ai punti 1) e 2) ovvero non previsti dagli stessi.

Dal 1° luglio è esclusa la possibilità di utilizzare strumenti diversi da quelli "regolamentari", prevista in via transitoria sino al 30 giugno 2017 ai sensi dell'articolo 7 del D.D. 447/2016.

Punto 2: *"Metodi per ottenere la «massa lorda verificata del contenitore» (punto 3 delle linee guida applicative allegate al D.D. e punto 5 MSC.1/Circ.1475) e contenitori su veicoli stradali (punto 11 MSC.1/Circ.1475)".*

Tale punto – che resta invariato rispetto al testo dalla circolare precedente – individua, a titolo di esempio, alcune modalità di pesatura ai fini della VGM sui veicoli stradali, lasciando tuttavia la possibilità di sottoporre al Comando Generale, per la sua definitiva valutazione, altre modalità di pesatura.

Punto 3: "*Documentazione (punto 2 delle linee guida applicative allegate al D.D., punti 2* e 6 *MSC.1/Circ.1475 e punti A17 ed A35 delle Supplementary industry FAQs*)".

L'articolo contiene – in due sottopunti – modifiche importanti rispetto alla precedente disciplina, relativamente alle modalità di documentazione della VGM (sottopunto 3.1) e di trasmissione del relativo dato (sottopunto 3.2).

Il sottopunto 3.1 definisce il cd. "*shipping document*" quale "*dichiarazione originata dalla shipper*" (o da persona debitamente autorizzata) e fissa, a partire dal prossimo 1° luglio, i seguenti contenuti obbligatori:

il dato della VGM, espresso in kg; il numero del contenitore;

il nome dello shipper con l'indicazione del relativo numero di telefono o, in alternativa, dell'indirizzo mail;

il nominativo della persona eventualmente autorizzata dallo shipper alla dichiarazione della VGM con l'indicazione del relativo numero di telefono o, in alternativa, dell'indirizzo mail;

il metodo usato per la pesatura (Metodo 1: peso totale del

container chiuso e sigillato – Metodo 2: sommatoria del peso dei singoli colli, del materiale di rizzaggio, fardaggio etc, tara del container);

la matricola della pesa, nel caso di utilizzo del Metodo 1; l'indicazione della data e del luogo della dichiarazione;

la firma dello shipper o della persona autorizzata (autografa o digitale);

la dichiarazione: "*Il sottoscritto certifica che i suddetti dati sono veri e corretti in ottemperanza alle previsioni della regola VI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in mare (SOLAS), come emendata dalla Risoluzione MSC 380(94) e delle discendenti disposizioni nazionali.*"

La normativa nazionale prevede, inoltre, l'obbligo di trasmissione del dato VGM al comandante della nave ed al terminalista "… *su□cientemente in anticipo per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio*". Data la genericità di tale terminologia, la normativa nazionale di recepimento ha individuato come termine ultimo a livello temporale la cd. "chiusura nave", pur legittimando eventuale "*altra prassi consolidata*" intercorrente tra le parti (punto 3.1, lett. d).

Per facilitare la redazione dello shipping document è allegato alla circolare un fac-simile, che il Comando Generale invita ad utilizzare.

Il dato VGM può essere trasferito con qualsiasi modalità e deve essere conservato dallo shipper, dall'armatore e dal terminalista sino allo sbarco del container e comunque per almeno tre mesi (punto 3.2).

La normativa chiarisce, infine, che non sussiste alcun obbligo per il vettore marittimo o per il terminalista di confermare la ricezione del dato VGM, che deve comunque essere comunicato all'Autorità Marittima laddove dalla stessa richiesto

nell’ambito dello svolgimento delle attività di controllo e verifica sulla correttezza della dichiarazione della VGM.

Punto 4: *“Lo shipper (punto 2.1.12 della MSC.1/Circ.1475)”*

Si tratta di un punto fondamentale per la corretta applicazione della normativa internazionale.

Il soggetto giuridicamente obbligato ad ottenere e documentare la VGM del singolo contenitore è lo Shipper, come definito dall’articolo 2.1.12 della MSC 1/Circ 1475: *“Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal document (e.g. “through” bill of lading) as shipper and/or who (or whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company”.*

Al riguardo, considerato che la vendita internazionale può configurarsi in modo differente in base alla tipologia di resa Incoterms utilizzata, è opportuno richiamare – ai fini della corretta individuazione del soggetto qualificabile come *Shipper* – i criteri già espressi nella circolare di Confindustria del 28 giugno 2016, ossia:

in caso di FCL – Full Container Loaded (container completo, chiuso e sigillato dal venditore/esportatore) operato in forme contrattuali diverse da quelle con resa Ex Works (Franco Fabbrica) o FCA (Free Carrier o Franco Vettore), l’adempimento della VGM compete al venditore/esportatore, che in tali forme è individuabile come shipper e potrà adempiere direttamente o con delega a terzi;

in caso di FCL con resa Ex Works o FCA, il venditore/esportatore è estraneo al contratto del trasporto e non è tenuto a dare alcuna indicazione allo spedizioniere circa la determinazione della VGM e l’attribuzione dei relativi costi. L’adempimento della VGM (con il Metodo 1 delle *Guidelines IMO*) compete esclusivamente alle parti contraenti il contratto di trasporto – cioè in polizza di carico (*Bill of*

Lading) o in altro documento di trasporto previsto dalle suddette Guidelines IMO (*sea waybill or equivalent multimodal document*) – o a eventuali soggetti da esse incaricati, salvo che il venditore/esportatore figuri per sua espressa volontà come shipper nel contratto di trasporto (polizza di carico ecc.);

nel caso di spedizioni a groupage/LCL (less than container load) non esiste una VGM del singolo collo di merce; il venditore/esportatore è tenuto a indicare nei documenti di carico il peso del collo di merce conferito, fermo restando l'onere dell'adempimento della VGM del container completo in capo al consolidatore (con il Metodo 2 o con il Metodo 1 delle *Guidelines IMO*);

Peraltro, gli eventuali obblighi (e conseguenti oneri) derivanti dalla pesatura ai fini della

VGM – chiarito il quadro nei termini sopra esposti – restano comunque nella libertà contrattuale delle parti commerciali e logistiche interessate.

Punto 5: "*Certificazione per l'utilizzo del Metodo 2 per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore*"

La Circolare 125/2016 aveva previsto che potessero pesare con il Metodo 2 le imprese i) dotate di certificazione di qualità (Sistema di gestione per la Qualità conforme alla normativa UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000) oppure ii) di Autorizzazione AEO – *Authorized Economic Operator* , laddove integrate in conformità all'articolo 4.3 del D.D. 447/2016 (nota 3).

Tuttavia, l'Agenzia delle Dogane ha successivamente avuto modo di chiarire che l'Autorizzazione AEO, in quanto disciplinata a livello unionale, non potesse essere soggetta a modifiche da parte dei singoli Stati.

Alla luce di tali chiarimenti, il Comando Generale ha confermato nel testo della nuova circolare, innanzitutto, il possibile utilizzo del Metodo 2 da parte delle imprese dotate di certificazione di qualità, laddove integrata con quanto

richiesto al punto 4.3 delle linee guida allegate al DD. 447/2016.

Per quanto attiene, invece, alle imprese dotate di Autorizzazione AEO, ha disposto l'utilizzo del Metodo 2 solo limitatamente per quelle che abbiano ottenuto l'autorizzazione a pesare ai sensi della circolare S.G. 125/2016, a condizione però dell'adozione di procedure aziendali interne conformi al punto 4.3 delle linee guida allegate al DD. 447/2016.

Tale disciplina è entrata in vigore dalla data della pubblicazione della circolare, ossia lo scorso 5 giugno.

Resta, inoltre, confermato l'obbligo di inviare al Comando Generale (U□co 2° – Sezione 3 – 6° Reparto – indirizzo email cgcp@pec.mit.gov.it

) copia della certificazione e della visura camerale. A tal riguardo, il Comando Generale pubblicherà periodicamente una specifica circolare con l'elenco delle imprese autorizzate (l'ultima circolare pubblicata è la n.3 del 10.03.2017).

Punto 6: *Controlli e verifiche (punto 5 delle linee guida applicative allegate al D.D.)*

E' previsto che l'Autorità Marittima possa effettuare controlli e verifiche in ordine alla corretta indicazione della VGM *"…in ogni momento ed a sua discrezione…".*

Peraltro, saranno comunque considerati in regola i container con una differenza tra VGM dichiarata e successivamente verificata entro il valore percentuale del ±3%. Rimane, pertanto, confermata la previgente disciplina, non avendo il Comando Generale ritenuto opportuno innalzare la soglia di tolleranza al ±5% – come richiesto da tutti gli stakeholder ed in primis da Confindustria – sulla base dell'oggettiva motivazione che tale valore è stato adottato da tutti i Paesi esteri (europei e non) che hanno optato per fissare un limite di tolleranza.

Le spese dei controlli e delle verifiche saranno poste a capo dell'Amministrazione o dello Shipper, rispettivamente nei casi di VGM entro o oltre la soglia di tolleranza.

Infine, il paragrafo C, disciplina le ipotesi sanzionatorie nei casi di "*riscontrata mendacità*" dei dati riportati nello *shipping document* – laddove sia stata superata la soglia di tolleranza del ±3 % – con possibile configurazione di una responsabilità penale per il reato di cui all'articolo 483 cod. pen. (nota 4) e "*… salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato*". Al riguardo, si è avuto modo di esprimere qualche perplessità in ordine alla effettiva configurabilità dello *shipping document* come atto pubblico e, di conseguenza, del reato di cui sopra.

Nel caso di compilazione parziale è prevista l'applicazione dell'articolo 1231 del cod. nav. (Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione) (nota 5).

Nel caso di imbarco di container privo di VGM è, infine, prevista l'applicazione dell'articolo 1231 cod. nav. nei confronti del comandante e degli "*altri autori dell'operazione*", nonchè dell'articolo 1215 del cod. nav. laddove "*…dall'avvenuto imbarco del contenitore si rilevi una compromissione della navigabilità della nave*" (nota 6).

NOTE:

******

(nota 1): G.U. n. 110 del 12 maggio 2016

(nota 2): International Maritime Organization (IMO), Guidelines Regarding The Verified Gross Mass Of A Container Carrying Cargo (MSC-1-Circ. 1475)

(nota 3) "… il sistema di gestione adottato e certificato dovrà includere, tra l'altro, documentate procedure per lo svolgimento delle attività di pesatura, conformi al para 3 (Metodo 2), con particolare riferimento a:

metodi di pesatura utilizzati;

manutenzione di eventuali dotazioni ed attrezzature utilizzate; calibrazione delle attrezzature (eventuali controlli periodici interni); gestione di eventuali discrepanze;

gestione di apparecchiature difettose; conservazione dei dati….”

(nota 4) Articolo 483, Cod. Pen. – Falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico

“Chiunque attesta falsamente al pubblico u□ciale, in un atto pubblico, fatti dei quali l’atto è destinato a provare la verità, è punito con la reclusione fino a due anni.

Se si tratta di false attestazioni in atti dello stato civile, la reclusione non può essere inferiore a tre mesi.”

(nota 5) Articolo 1231, Cod. Nav. – Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione

“*Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall’autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l’arresto fino a tre mesi ovvero con l’ammenda fino a euro 206,00.”*

(nota 6) Articolo 1215, Cod. Nav. – Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità

L’armatore marittimo o l’esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità, o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l’arresto da un mese a un anno ovvero con l’ammenda da euro 516,00 a euro 1032,00.

L’armatore della navigazione interna che fa partire una nave nazionale o straniera che non si trovi in stato di

navigabilità è punito con la sanzione amministrativa da euro 103,00 a euro 516,00 .

L'armatore o il comandante che impiega un galleggiante marittimo o della navigazione interna nelle condizioni indicate nei commi precedenti soggiace alla pena stabilita rispettivamente nel primo e nel secondo comma

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenute in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel primo comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da euro 51,00 a euro 516,00.".

Allegato

CGCCP.REGISTRO+UFFICIALE.2017.0069238

"Dentro il Rinnovamento" – Incontro con il Direttore Generale di Federmeccanica, Stefano Franchi (28 giugno 2017, ore 10.30)

scritto da Oreste Pastore | Giugno 20, 2017

Il prossimo Mercoledì 28 giugno 2017, alle ore 10:30, presso la nostra sede di via Madonna di Fatima 194 a Salerno, si terrà un incontro con il Direttore Generale di Federmeccanica, Stefano Franchi, sul tema "Dentro il

Rinnovamento”.

L’incontro è organizzato dal Gruppo Metalmeccanico di Confindustria Salerno.

Saranno approfonditi gli aspetti applicativi e gli effetti attesi dalla nuova impostazione del Contratto Nazionale del Settore Metalmeccanico siglato nello scorso novembre, con l’obiettivo di adeguare i rapporti di lavoro alla fase economica che le Aziende ed il Paese stanno attraversando. Sarà possibile porre quesiti e formulare proposte.

Per motivi organizzativi, per partecipare è necessario inviare una mail di conferma all’indirizzo o.pastore@confindustria.sa.it

---

Conferenza stampa di presentazione del Frecciarossa Cilento

scritto da Angelica Agresta | Giugno 20, 2017

Sabato **17 giugno, alle ore 11.30 presso la sala Freccia della Stazione ferroviaria di Salerno**, avrà luogo la conferenza stampa di presentazione del **Frecciarossa Cilento.**

Interverranno, il Presidente Andrea Prete, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, l’Amministratore Delegato

di Trenitalia, Barbara Morgante, il Sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli e l'Assessore regionale al Turismo, Corrado Matera.

A seguire, si terrà **un viaggio a bordo del treno, che partirà alle 12.50**.

Per motivi di carattere organizzativo e di sicurezza è necessario comunicare la presenza alla Segreteria di Presidenza (tel. 089200814 – a.agresta@confindustria.sa.it) entro le ore 12.00 di venerdì 16 giugno.

CCNL Ceramica 16/11/2016: variazione dei minimi contrattuali

scritto da Francesco Cotini | Giugno 20, 2017

Facendo seguito alle nostre precedenti informative del 28 marzo e 4 aprile scorsi, ricordiamo che a far tempo dal **1° luglio 2017** decorrerà la prima tranche di aumento dei minimi tabellari e delle indennità di posizione organizzativa, prevista dal CCNL 16/11/2016.

A fronte di un aumento a regime per la categoria di riferimento D1 pari ad Euro 76,00, per tutti i settori rientranti nella sfera di applicabilità del CCNL, differiscono

gli importi e/o le decorrenze di corresponsione delle singole tranches di aumento.

La prima tranche di aumento, avente decorrenza unica al 1° luglio 2017 per tutti i settori, differisce negli importi di aumento riconosciuti:

-Settore Piastrelle: **€ 31,00**

-Settore Materiali Refrattari: **€ 30,00**

-Settori Ceramica Sanitaria e Stoviglieria : **€ 25,00**

Pertanto **i nuovi minimi tabellari e I.P.O. al 1° luglio 2017** per i singoli settori interessati, **saranno i seguenti**:

SETTORE PIASTRELLE

Categoria e P.O.	**da LUGLIO 2017**	
	minimo	**ipo**
A.1	€ 2.372,60	€ –
B.1	€ 2.138,17	€ 126,38
B.2	€ 2.138,17	€ –
C.1	€ 1.862,10	€ 104,92
C.2	€ 1.862,10	€ 59,83
C.3	€ 1.862,10	€ –
D.1	**€ 1.684,06**	**€ 129,69**
D.2	€ 1.684,06	€ 48,37
D.3	€ 1.684,06	€ –
E.1	€ 1.539,49	€ 62,01
E.2	€ 1.539,49	€ –
F	€ 1.444,68	€ –

SETTORE MATERIALI REFRATTARI

Categoria e P.O.	da LUGLIO 2017	
	minimo	ipo
A.1	€ 2.371,31	€ –
B.1	€ 2.137,01	€ 126,31
B.2	€ 2.137,01	€ –
C.1	€ 1.861,08	€ 104,85
C.2	€ 1.861,08	€ 59,79
C.3	€ 1.861,08	€ –
D.1	**€ 1.683,18**	**€ 129,57**
D.2	€ 1.683,18	€ 48,31
D.3	€ 1.683,18	€ –
E.1	€ 1.538,74	€ 61,93
E.2	€ 1.538,74	€ –
F	€ 1.444,00	€ –

SETTORI CERAMICA SANITARIA

E STOVIGLIERIA

Categoria e P.O.	da LUGLIO 2017	
	minimo	ipo
A.1	€ 2.068,51	€ 285,48
B.1	€ 1.916,44	€ 264,47
B.2	€ 1.916,44	€ 139,00
C.1	€ 1.696,30	€ 207,76
C.2	€ 1.696,30	€ 167,21
C.3	€ 1.696,30	€ 118,67
D.1	**€ 1.528,44**	**€ 242,06**
D.2	€ 1.528,44	€ 132,03
D.3	€ 1.528,44	€ 93,14
E.1	€ 1.429,95	€ 136,77

E.2	€ 1.429,95	€ 66,31
E.3	€ 1.429,95	€ 25,66
F	€ 1.413,78	€ –

Jobs Act lavoro autonomo e lavoro agile: pubblicata in G.U. la Legge n.81 del 22 maggio 2017

scritto da Giuseppe Baselice | Giugno 20, 2017

Vi informiamo che è stata pubblicata, sulla Gazzetta Ufficiale n. 135 del 13 giugno 2017, la Legge n. 81 del 22 maggio 2017, riportata in allegato, avente ad oggetto le misure per la tutela del lavoro autonomo ed il lavoro agile (c.d. *smartworking*).

La Legge è entrata in vigore lo scorso 14 giugno.

Allegato

81-2017-legge-Jobs-act-Lavoro-autonomo-e-lavoro-agile

AGEVOLAZIONI – istituzione zone economiche speciali (ZES) e misura Resto al Sud

scritto da Marcella Villano | Giugno 20, 2017

Informiamo che il Consiglio dei Ministri del 9 giugno u.s., ha approvato il decreto che introduce disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno.

Il provvedimento prosegue la politica degli incentivi mirando allo sviluppo della nuova imprenditorialità, anche con risorse aggiuntive, e prevede:

– una specifica disciplina per l'istituzione di zone economiche speciali (ZES), con particolare riferimento alle aree portuali;

– una serie di misure di semplificazione e per la velocizzazione degli investimenti, pubblici e privati, nel Mezzogiorno.

Resto al sud

"Resto al sud" è diretta ai giovani meridionali che non dispongono di mezzi propri per avviare un'attività propria, ha una dotazione di 40.000 euro, di cui:

– il 35% a fondo perduto;

– il finanziamento residuale, a tasso zero ed erogato tramite il sistema bancario, con il beneficio della garanzia pubblica, attraverso apposita sezione del Fondo di Garanzia per le PMI.

Sono previste azioni di accompagnamento nelle fasi di sviluppo del progetto imprenditoriale da parte di enti pubblici e non, opportunamente accreditati.

Istituzione di zone economiche speciali

Le ZES saranno concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate.

L'obiettivo è quello di rilanciare la competitività dei porti delle regioni meridionali, concedendo agli operatori attivi nelle ZES agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d'imposta al sud.

In particolare, oltre agli investimenti delle PMI, saranno eleggibili per il credito d'imposta investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficienti ad attrarre player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno.

Le ZES saranno attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate, previo adeguato progetto di sviluppo, e queste ultime saranno pienamente coinvolte nel loro processo di istituzione e nella loro governance.

A quest'ultimo riguardo, informiamo che la Campania, ha approvato un documento di individuazione della ZES, contenente sgravi, esoneri e incentivi finanziari dedicati, e la localizzazione delle aree relative ai porti di Napoli e Salerno e di quelle retroportuali e logistiche dell'intera regione.

Si tratta di un importante risultato, conseguito grazie al decisivo contributo apportato dal nostro Sistema Associativo nell'ambito dell'interlocuzione con la Regione Campania. A breve invieremo una nota di dettaglio sul provvedimento e sugli sviluppi operativi delle misure.

Progetto CHAMBER MENTORING FOR INTERNATIONAL GROWTH. Un network di professionisti a disposizione gratuitamente delle imprese export oriented

scritto da Monica De Carluccio | Giugno 20, 2017

La Camera di Commercio di Salerno partecipa all'iniziativa "Chamber Mentoring for International Growth", che punta a creare e attivare un **network di professionisti italiani all'estero** (mentor) da mettere **a disposizione** – a titolo **gratuito** – **delle imprese italiane** (mentee) **e dei loro programmi per l'export**.

Il Progetto

Si tratta di una esperienza pilota di scambio professionale e culturale tra un gruppo selezionato di imprese del territorio e un gruppo di "Mentor" aziendali di profilo internazionale individuati dalle Camere di Commercio Italiane all'Estero, per sostenere lo sviluppo internazionale delle imprese coinvolte.

Attraverso tale intervento, i mentee potranno comprendere meglio come approcciare un determinato mercato straniero e/o settore d'attività al di fuori dei classici e onerosi canali della consulenza.

I mentor sono legati all'Italia per motivi di origine, studio o lavoro e ricoprono, attualmente, posizioni manageriali in un'azienda – anche di grandi dimensioni – in Università/Centri

di Ricerca all'estero.

I mentee sono imprenditori o manager di un'azienda italiana interessata a svilupparsi sul mercato estero.

SETTORI E PAESI TARGET

A tal fine, sarà pre-selezionato un gruppo di imprese interessate a beneficiare gratuitamente dell'attività del progetto Chamber Mentoring, ossia:

- N. **2 imprese per la Bulgaria** (**settori**: Commercio e GDO, ICT, Agroalimentare, Energia);
- N. **5 imprese per la Romania** (**settori**: Metalmeccanico, Tessile e abbigliamento, Servizi alle imprese, Automazione industriale);
- N. **2 imprese per la Russia** (**settori**: Edilizia e ingegneria, Tessile e abbigliamento, Utilities, Commercio e GDO).

Come candidarsi (gratuitamente)

Per presentare domanda, le imprese dovranno **compilare** (**esclusivamente on-line**) il **modulo di candidatura** ed accettare il codice etico del progetto che sarà disponibile all'indirizzo www.chambermentoring.it/ **entro e non oltre il 21 luglio 2017.**

Per ulteriori approfondimenti, si possono consultare i documenti allegati:

1. Informazioni richieste per la candidatura e istruzioni

2. Sintesi progetto "Chamber Mentoring"

3. Presentazione del progetto "Chamber Mentoring" per le imprese

4. Schema di avviso manifestazione di interesse.

Invitiamo le aziende che si candideranno a darcene notizia

(m.decarluccio@confindustria.sa.it).

Allegato

Documentazione Mentoring

“In … Canto di Donne”, evento di raccolta fondi

scritto da Angelica Agresta | Giugno 20, 2017

Il prossimo 20 giugno, a Battipaglia, la Cooperativa Volo Alto ha organizzato lo spettacolo teatrale “In … Canto di Donne”, evento di raccolta fondi (contributo € 10 a biglietto), a sostegno del progetto

“Comunicare per integrare” sostenuto dalla Fondazione della Comunità Salernitana onlus nell’ambito dell’avviso “Con la scuola oltre la scuola”.

Si allega il programma

Evento 20 giugno_Voloalto_Fondazione Comunità Salernitana

Il ruolo di Napoli e del Mezzogiorno nello sviluppo

economico e sociale dell'Italia e dell'Europa

scritto da Angelica Agresta | Giugno 20, 2017

Nell'ambito delle iniziative programmate in occasione del centenario dell'Unione Industriali di Napoli, il 22 giugno prossimo, al Teatro San Carlo di Napoli, alle ore 9.30 si svolgerà il Convegno "Il ruolo di Napoli e del Mezzogiorno nello sviluppo economico e sociale dell'Italia e dell'Europa", alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Per partecipare è necessario iscriversi al seguente link: http://www.unindustria.na.it/altri-servizi/direzione/807-il-ruolo-di-napoli-e-del-mezzogiorno-nello-sviluppo-economico-e-sociale-dell-italia-e-dell-europa

Si allega il programma dei lavori.

progr Napoli 22-6_A4

Bando ISI 2016: seconda fase e click day

scritto da Francesco Cotini | Giugno 20, 2017

Facendo seguito alle nostre precedenti informative sul tema, vi informiamo che, giunte al termine lo scorso 5 Giugno le operazioni di compilazione e salvataggio delle domande per l'accesso ai finanziamenti, dal **12 Giugno 2017** ha avuto inizio la seconda fase del Bando ISI 2016.

Infatti, a partire da tale data, le imprese che hanno raggiunto o superato

la soglia minima di ammissibilità prevista e salvato definitivamente la propria domanda, effettuandone la registrazione attraverso l'apposita funzione presente in procedura tramite il tasto "invia", potranno accedere all'interno della procedura informatica ed effettuare il download del proprio codice identificativo che le identifica in maniera univoca.

Click Day

Dalle ore 16:00 alle ore 16:30 del 19 giugno 2017 le imprese potranno inviare la domanda di ammissione al contributo attraverso lo sportello informatico utilizzando il codice identificativo attribuito alla propria domanda, ottenuto mediante la procedura di download.

Il documento "Regole tecniche e modalità di svolgimento", riportato in allegato, contiene le istruzioni per la procedura di invio della domanda online per l'inoltro del codice identificativo (v. articolo 13 dell'Avviso Pubblico Isi 2016).

Si ricorda che è vietato l'utilizzo di strumenti automatici di invio. In caso contrario è stato determinato il rilascio da parte del sistema di un messaggio di errore.

L'orario di riferimento è quello fornito dai Satelliti Civili, standard di riferimento legale e tecnologico.

La sede Inail di riferimento per il click-day è dotata di una antenna GPS per ricevere l'orario certo alla massima precisione possibile con gli standard tecnologici attuali.

Gli elenchi in ordine cronologico di tutte domande inoltrate, con evidenza di quelle collocatesi in posizione utile per l'ammissibilità al finanziamento, saranno pubblicati entro sette giorni dal giorno di ultimazione della fase di invio del codice identificativo.

Allegato

Regole tecniche ISI AGRICOLTURA ISI 2016