Distribuzione Testo del CCNL per l'Industria Metalmeccanica e della Installazione di Impianti 26 novembre 2016 – edizione azienda

scritto da Francesco Cotini | Agosto 29, 2017

Vi informiamo che abbiamo ricevuto informativa da Federmeccanica circa la procedura per la stampa del CCNL per l'Industria Metalmeccanica e della Installazione di Impianti 26 novembre 2016, la cui stesura è stata ultimata in data 19 luglio 2017.

Il volume a stampa, oltre al testo del contratto, comprenderà, come di consueto, un'ampia ed aggiornata appendice di leggi ed accordi che ne fa uno strumento di grande utilità per la gestione del personale in azienda.

La distribuzione dell'edizione curata da Federmeccanica ed affidata alla Rinnovamento S.r.l., è rivolta ai vertici aziendali ed alle figure professionali con compiti di gestione del personale.

Per quanto attiene all'obbligo contrattuale di distribuzione di copia del CCNL ai lavoratori seguirà nei prossimi giorni apposita comunicazione.

Il prezzo di copertina del volume è di € 15,00.

In allegato viene posto il modulo d'ordine il quale dovrà pervenire presso l'Associazione Industriali della Provincia di

Salerno, entro il prossimo 15 settembre, secondo le modalità indicate.

Appena in nostro possesso, trasmetteremo apposita comunicazione per il ritiro delle copie.

Allegati

MODULO PER ORDINE COPIE CCNL Metalm 2016

Autotrasporto: INCENTIVI PER INVESTIMENTI AL SETTORE –Domande a partire dal 18 settembre 2017

scritto da Marcella Villano | Agosto 29, 2017

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 178 dello scorso 1° agosto, sono stati pubblicati il Decreto MIT n. 305 del 20.06.2017 (incentivi per investimenti nel settore dell'autotrasporto per il 2017) e il Decreto 17.07.2017 (disposizioni operative di attuazione del Decreto 20.06.2017).

Nel Decreto 20 giugno 2017 sono individuati **i destinatari della misura e disciplinate le modalità di erogazione delle risorse finanziarie relative all'anno 2017**, nel limite di spesa pari a 35.950.177 e la loro ripartizione fra le vaie tipologie di investimento.

I **destinatari** della misura sono **le imprese di autotrasporto per conto terzi**, le strutture societarie, risultanti dall'aggregazione di dette imprese, costituite ai sensi del libro V, titolo VI, capo I, o del libro V, titolo X, capo II, sezioni II e II-bis del codice civile, iscritte al REN **e le**

imprese che esercitano con veicoli di massa complessiva fino a 1,5 tonn. iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Le **risorse sono così ripartite (art. 1 comma 4)**:

a. 10,5 milioni di euro per **l'acquisto**, anche mediante locazione finanziaria, **di veicoli nuovi di fabbrica adibiti al trasporto di merce** di massa complessiva a pieno carico pari o superiori a 3,5 tonnellate, a trazione alternativa a metano CNG, gas naturale LNG e a trazione elettrica (full electric), nonché l'acquisizione di dispositivi idonei alla riconversione di autoveicoli a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica;

b. 10 milioni di euro **per radiazione per rottamazione di veicoli di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisto di veicoli** nuovi di fabbrica Euro VI, di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate;

c. 14,4 milioni di **euro per l'acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di rimorchi e semirimorchi nuovi di fabbrica per il trasporto combinato ferroviario** rispondenti alla normativa UIC 596-5 e **per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO,** dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiori standard di sicurezza ed efficienza energetica, nonché l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 tonnellate allestiti per trasporti in regime ATP, rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale;

d. 1.050.177 milioni di euro **per l'acquisto**, anche mediante locazione finanziaria, **di casse mobili e rimorchi o semirimorchi porta-casse** per facilitare l'utilizzo di diverse modalità di trasporto senza rottura di carico.

I contributi sono erogabili fino a concorrenza delle risorse disponibili per ogni raggruppamento di tipologie di

investimenti, tuttavia è ammissibile una rimodulazione delle stesse tra le diverse aree di intervento con decreto del direttore della DG per il trasporto e per l'intermodalità.

L'importo massimo ammissibile del contributo per ogni singola impresa è pari a 700.000 euro.

I beni acquisiti con tali incentivi non possono essere alienati e devono rimanere nella disponibilità del beneficiario dell'incentivo fino al 31 dicembre 2019, pena la revoca del contributo erogato.

Gli investimenti sono finanziabili esclusivamente se avviati dopo il 2 agosto 2017 (data di entrata in vigore del decreto in esame) **e ultimati entro il 15 aprile 2018**.

Con riferimento all'art. 1, comma 4, lettera a), sono finanziabili le acquisizioni, anche mediante locazione finanziaria, dei seguenti beni:

1. Automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica di massa complessiva a pieno carico pari o superiore 3,5 tonnellate fino a 7 tonnellate a trazione alternativa a metano CNG, elettrica e a motorizzazione ibrida (diesel-elettrico): l'importo del contributo è pari a 4.000 euro per veicoli CNG e a motorizzazione ibrida; 10.000 euro per veicoli a trazione elettrica;
2. Automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 tonnellate a trazione alternativa a metano CNG e a gas naturale liquefatto LNG: il contributo è pari a 8.000 euro per veicoli CNG e di 20.000 euro per veicoli LNG o a motorizzazione ibrida;
3. per l'acquisizione di dispositivi idonei alla riconversione di veicoli 3,5 tonnellate per il trasporto di merci come veicoli elettrici, il contributo è pari al 40% dei costi ammissibili, comprensivi del dispositivo e dell'allestimento con un tetto massimo di 1.000 euro.

In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 4, lettera b) è finanziabile la radiazione per la rottamazione di automezzi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore alle 11,5 tonnellate, con contestuale acquisto (anche mediante locazione finanziaria) di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica, utilizzati per il trasporto merci con massa complessiva a pieno carico pari o superiore alle 11,5 tonnellate, di categoria Euro VI. Il contributo è pari a 5.000 euro per ogni Euro VI di massa complessiva a pieno carico da 11,5 tonnellate a 16 tonnellate e di euro 10.000 euro per ogni veicolo Euro VI di massa complessiva a pieno carico pari o superiori a 16 tonnellate.

Con riguardo all'art. 1, comma 4, lettera c), sono finanziabili:

1. l'acquisto, anche mediante locazione finanziaria, di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 o per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave e rispondenti alla normativa IMO, dotati di almeno un dispositivo innovativo indicato tra quelli presenti nell'Allegato 1 al presente decreto;
2. rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori alle 7 tonnellate allestiti per il trasporto in ATP mono o multi temperatura, purché le unità frigorifere/calorifere siano alimentate da motore rispondente alla fase V del Regolamento 2016/1628/UE o da unità criogene non collegate al motore del veicolo trainante oppure da unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante. Tutte le unità suddette dovranno essere dotate di gas refrigerante con un GWP inferiore a 2.500;
3. sostituzione, nei rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori alle 7 tonnellate allestiti per il trasporto in ATP mono o

multi temperatura, delle unità frigorifere/calorifere installate, ove non rispondenti agli standard ambientali indicati alla lettera precedente, con unità frigorifere/calorifere alimentate da motore rispondente alla fase V del Regolamento 2016/1628/UE o da unità criogene non collegate al motore del veicolo trainante oppure da unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante. Tutte le unità suddette dovranno essere dotate di gas refrigerante con un GWP inferiore a 2.500

La misura del **contributo è così determinata:**

1. per gli acquisti effettuati da PMI, nel limite del 10% del costo di acquisizione in caso di medie imprese e del 20% nel caso di piccole imprese, con un tetto massimo di 5.000 euro semirimorchio o autoveicolo specifico superiore a 7 tonnellate allestito per i trasporti in ATP, ovvero per ogni unità refrigerante/calorifera a superiore standard ambientale installata sui veicoli. Tali acquisti sono ammissibili nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi o trasformare radicalmente il processo produttivo di uno stabilimento esistente;
2. per le acquisizioni di imprese che non rientrano nelle PMI, in 1.500 euro, tenuto conto che è possibile incentivare il 40% della differenza di costo tra i veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo di cui sopra e i veicoli stradali e dei maggiori costi dei veicoli equipaggiati con dispositivi per il trasporto ATP, o dei maggiori costi delle unità refrigeranti/calorifere di superiore standard ambientale.

Sono finanziabili, in relazione all'art. 4, comma 1, lettera d), le acquisizioni, anche mediante locazione finanziaria, di gruppi di 8 casse mobili e 1 rimorchio/semirimorchio porta-

casse: l’importo è pari a 8.500 euro per ciascun gruppo.

Una maggiorazione del 10% dei contributi – cumulabile e calcolata sull’importo netto del contributo – è riconosciuta alle PMI ed a quelle aderenti ad una rete d’impresa per le acquisizioni indicati ai commi 2, 3 e 6 dell’art. 2; a pena di inammissibilità le imprese dovranno fornire la documentazione attestante la rispondenza dei beni acquisiti con le caratteristiche tecniche stabilite dal decreto. Le modalità di dimostrazione dei requisiti e le modalità di presentazione delle domande sono contenute nel decreto 17 luglio 2017 di attuazione.

Il **Decreto 17.07.2017** disciplina termini, modalità di compilazione e presentazione della domanda per l’ottenimento dell’incentivo.

La domanda dovrà essere presentata a partire dal 18 settembre 2017 ed entro il 15 aprile 2018, esclusivamente per via telematica (“Il Portale dell’Automobilista”) e a investimento realizzato, secondo modalità che saranno pubblicate (c.d. manuale) sul sito web del MIT nella sezione “autotrasporto” – “contributi ed incentivi” dal prossimo 11 settembre.

Non saranno presi in considerazione gli investimenti avviati antecedentemente al Decreto 20.06.2017.

È ammessa una sola domanda per impresa iscritta all’Albo e/o al REN.

L’Amministrazione per l’istruttoria delle domande si avvale di RAM (Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.) che provvede all’esame delle domande e della documentazione tecnica prodotta attestante gli investimenti.

E’ prevista, inoltre, la costituzione di una Commissione (con decreto dirigenziale), composta da personale appartenente al MIT, per la validazione dell’istruttoria delle domande presentate.

Allegati

DECRETO+20.06.2017-INCENTIVI+AUTOTRASPORTO+2017

DECRETO+17.07.2017_ATTUAZIONE+DECRETO+20.06.2017-INCENTIVI+AUTOTRASPORTO+2017

Autotrasporto – pubblicazione valori indicativi di riferimento costi di esercizio imprese autotrasporto c/terzi – luglio 2017

scritto da Marcella Villano | Agosto 29, 2017

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha pubblicato, sul proprio sito internet, la tabella dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio di un'impresa di autotrasporto in conto terzi. Il costo per litro di gasolio per autotrazione si riferisce a luglio 2017.

Tali valori sono adeguati sulla base delle rilevazioni mensili effettuate dal Ministero dello Sviluppo Economico.

La tabella è reperibile al seguente link:

http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2017-08/costo%20gasolio%20LUGLIO%20%202017%5B1%5D.pdf

Il Ministero ribadisce che, in base all'art. 1, comma 645, della legge 28

dicembre 2015 n. 208 (legge di stabilità 2016), a decorrere dal **1° gennaio 2016**, il credito di imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori non spetta per i veicoli di categoria Euro 2 o inferiore.

Allegati

MIT+VALORI_INDICATIVI_COSTI_DI_ESERCIZIO_LUGLIO_2017

Avvio procedure per rinnovo della Presidenza di Confindustria Campania

scritto da Angelica Agresta | Agosto 29, 2017

Si comunica che nel mese di agosto si è insediata la Commissione di Designazione per il rinnovo della Presidenza di Confindustria Campania e dal 7 settembre al 21 settembre si svolgeranno, come da calendario, le consultazioni secondo le procedure previste dallo Statuto regionale.

Per l'occasione è stato creato un apposito indirizzo e-mail: commissionedidesignazione@confindustria.campania.it

---

Disciplina delle prestazioni occasionali – Articolo 54 bis

della legge n. 96 del 21 giugno 2017

scritto da Francesco Cotini | Agosto 29, 2017

Facendo seguito alla nostra informativa del 6 luglio u.s., riportiamo in allegato la circolare trasmessa dal nostro Sistema centrale riguardante la nuova disciplina delle prestazioni occasionali, recata nell'articolo 54 *bis* della legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Allegati

Circolare+numero+107+del+05-07-2017

Circolare+prestazioni+occasionali (2)

Prestazioni+occasionali+-+art.+54+bis+legge+96+2017 (3)

Ambiente: criteri di classificazione per i rifiuti ecotossici HP14

scritto da Maria Rosaria Zappile | Agosto 29, 2017

E' stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'UE il 14 giugno il "Regolamento (UE) 2017/997 DEL CONSIGLIO dell'8 giugno 2017 che modifica l'allegato III della Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la caratteristica di pericolo HP 14 «Ecotossico» (in allegato).

La Commissione Europea è intervenuta sulla norma che regola la Classificazione dei Rifiuti, definendo i criteri da applicare per stabilire se un rifiuto sia ecotossico o meno. I nuovi criteri andranno a colmare il vuoto normativo lasciato dall'Europa in materia, in quanto fino ad ora non erano state precisate le condizioni di attribuzione della caratteristica HP 14 ai rifiuti.

In tal senso, l'Italia, dal 2012, ha stabilito che la caratteristica di pericolo HP 14 deve essere attribuita ai rifiuti applicando i criteri fissati dall'Accord Dangereuses Route (ADR) (l'accordo europeo relativo ai trasporti internazionali di merci pericolose su strada) per le materie della Classe 9 con codice di classificazione M6 (UN 3082 materie pericolose per l'ambiente acquatico, liquide) e M7 (UN3077 Materie pericolose per l'ambiente acquatico, solide).

I nuovi criteri di classificazione contenuti nel Regolamento UE 2017/997 entreranno in vigore a partire dal 5 luglio 2018. La Commissione Europea ha predisposto un periodo transitorio in modo tale da concedere agli Operatori le tempistiche adeguate per conformarsi alle nuove regole. Durante tale periodo in Italia rimarrà valido il riferimento all'Accordo ADR per le modalità di classificazione dei rifiuti ecotossici.

Allegati

Regolmaneto UE 2017_997

Approvazione della variante

alle norme di attuazione del piano regolatore generale consortile del Consorzio A.S.I. di Salerno/ Avvisi

scritto da Maria Rosaria Zappile | Agosto 29, 2017

Informiamo che l'Amministrazione provinciale di Salerno ha approvato, con Decreto n. 79 del 14 luglio 2017, la Variante alle Norme di Attuazione (di seguito NTA) del Piano Regolatore Generale Consortile dell'ASI, per gli agglomerati industriali di Salerno, Battipaglia, Cava de' Tirreni e Mercato San Severino – Fisciano, il cui testo definitivo è allegato. Il Consorzio Asi, in ottemperanza a quanto stabilito dal predetto decreto n. 79/2017, ha disposto la pubblicazione sul GURI n. 88 del 27/07/2017 e sul BURC n. 62 del 07/08/2017, e rende noto della predetta approvazione della variante alle NTA.

In attuazione dell'art. 8, comma 7, della Legge Regionale 6 dicembre 2013, n. 19, che recita testualmente "…. I comuni interessati adeguano entro sei mesi i propri piani urbanistici alle previsioni del piano consortile…" si segnala che, il recepimento delle vigenti NTA ASI da parte dei menzionati enti è necessario per il successivo rilascio, da parte degli stessi, di qualsivoglia parere e/o autorizzazione conforme alle nuove NTA negli agglomerati industriali consortili.

Segnaliamo che Confindustria Salerno ha partecipato attivamente e propositivamente alla fase di confronto che ha anticipato la definizione del testo definitivo del provvedimento in parola, rappresentando le istanze delle imprese.

Segnaliamo, inoltre, che il Consorzio Asi ha pubblicato sul proprio sito i seguenti avvisi:

• Consorzio per la gestione dei servizi della Provincia di Salerno S.r.l.» (CGS Salerno): pubblicato nuovo bando di gara
La presente gara ha ad oggetto, a titolo di «prestazione principale», l'affidamento di 2 (due) formali «Contratti di smaltimento rifiuti», ossia contratti in forza dei quali la stazione appaltante (CGS) si impegna a smaltire presso i propri impianti, entro limiti e modalità imposti dalla legge e dalla Lex specialis di gara, i rifiuti liquidi conferiti dall'aggiudicatario-contraente.

• Avviso per la raccolta di manifestazione d'interesse alla realizzazione di un campo fotovoltaico all'interno dei perimetri degli impianti di Buccino e Palomonte.
(…per concessione o finanza di progetto ai fini della progettazione e realizzazione di un campo fotovoltaico all'interno del perimetro degli impianti di depurazione di Buccino e Palomonte).

Sul sito del Consorzio (www.asisalerno.it), sono disponibili i link ai quali accedere per reperire tutte le informazioni.

Allegati

NTA PRTC ASI Vigenti

AGEVOLAZIONI: pubblicato in G.U il Regolamento sul funzionamento del Registro

Nazionale degli Aiuti di Stato

scritto da Marcella Villano | Agosto 29, 2017

Informiamo che il 28 luglio è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 31 maggio 2017, n. 115 recante la disciplina per il **funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato**, ai sensi dell'articolo 52, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni.

Il Regolamento, che sancisce le modalità che le Amministrazioni concedenti agevolazioni che si configurano aiuti di stato, dovranno seguire per la registrazione delle agevolazioni, entrerà **in vigore il 12 agosto p.v.**, sostituendo le modalità di registrazione previste dalla disciplina transitoria.

Allegati

Regolamento MISE Registro aiuti di stato_def_28.07.2017

CODICE DELLA STRADA: pubblicata in Gazzetta Ufficiale la direttiva trasporti eccezionali

scritto da Marcella Villano | Agosto 29, 2017

E' stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 175 del 28

luglio scorso, la Direttiva n. 293 del 15.06.2017 – firmata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Delrio – che detta disposizioni in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità. Tale provvedimento si è reso necessario a seguito delle "vicissitudini" relative al rilascio delle autorizzazioni al transito, dopo il crollo del cavalcavia "Annone" della SP 49 sulla SS36.

La Direttiva è il risultato di un confronto durato diversi mesi tra il Ministero e le rappresentanze degli Enti territoriali (ANCI e UPI), Anas, Aiscat, le associazioni delle committenze e quelle vettoriali.

Il provvedimento si sofferma sulle competenze e obblighi degli enti titolati al rilascio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali, invitando gli stessi ad osservare quanto prescritto nel CDS.

Di seguito si enunciano i punti di maggiore interesse del provvedimento.

1. Catasto strade

Gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni sono chiamati ad istituire e pubblicare il catasto strada della rete viaria di loro competenza, aggiornando i dati relativi allo tecnico e giuridico della stessa, nonché le caratteristiche di percorribilità anche in relazione alle opere d'arte presenti (cavalcavia).

Qualora lungo la rete stradale dell'ente autorizzante siano presenti opere d'arte (cavalcavia stradali o ferroviari) di proprietà di un altro ente, quest'ultimo dovrà fornire indicazioni di carico limite ammissibile con eventuali prescrizioni per il transito. La percorribilità dell'opera oltre tale limite dovrà essere puntualmente verificata dall'ente proprietario o gestore delle strutture sulla base

dello schema di carico previsto trasmesso dall’ente preposto all’autorizzazione al transito.

I gestori o gli enti proprietari delle strade possono costituire un elenco di strade interessate da frequenti transiti eccezionali che non necessitano di specifiche verifiche di sicurezza, al fine di orientare gli operatori nella scelta degli itinerari.

Nel caso di autorizzazioni periodiche o multiple, i committenti e le imprese di trasporto, anche attraverso le associazioni di categoria, possono comunicare i percorsi di interesse al fine di consentire specifiche verifiche da parte degli enti medesimi.

Si sottolinea che la Direttiva invita gli enti proprietari delle strade, nelle more della costituzione del catasto strade, di garantire il regolare rilascio dei titoli autorizzativi in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente.

2. Istruttoria preventiva

Il rilascio dei titoli autorizzativi al transito avviene previa un’accurata istruttoria effettuata dagli enti preposti, in riferimento alle caratteristiche del materiale trasportato, alle caratteristiche dei veicoli impiegati nel trasporto e alle caratteristiche delle strade interessate dal transito.

In generale e indipendentemente dal tipo di autorizzazione, sono autorizzabili soltanto masse eccezionali uguali o inferiori al carico massimo sopportabile in sicurezza dall’infrastruttura e tenendo soprattutto conto delle opere d’arte (cavalcavia).

Il CDS recita che il trasporto in condizioni di eccezionalità è possibile quando per le masse o le dimensioni delle cose indivisibili non possono essere utilizzati i normali veicoli che rispettano i limiti di sagoma e massa (artt. 61 e 62)

ovvero in presenza di determinate categorie merceologiche (blocchi di pietra naturale, coils, laminati grezzi, elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia).

Per tali categorie è ammesso il trasporto di più elementi simili, anche in assenza di un pezzo indivisibile, gli enti dovranno eventualmente autorizzare un carico inferiore a quello massimo possibile in base al veicolo eccezionale utilizzato, fino a rientrare entro i limiti di portata dell'infrastruttura, ovvero dovrà essere ricercato un diverso itinerario.

Particolare attenzione deve, inoltre, essere prestata per quelle opere d'arte, come i ponti di II categoria, progettati secondo norme obsolete e per quelli che per vetustà o per condizioni di degrado non sono compatibili con il transito di mezzi eccezionali, gli enti proprietari dovranno comunicare con tempestività agli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni eventuali limitazioni di portata o impedimento temporaneo o permanente.

La richiesta di nulla osta ad altri enti proprietari di strade interessate dal transito, è di competenza dell'ente autorizzante e non può, di conseguenza, essere surrogata da dichiarazioni demandate all'impresa di trasporto richiedente l'autorizzazione.

Nell'autorizzazione dovranno essere indicati i percorsi e gli elenchi di strade compatibili con il transito; il richiedente l'autorizzazione deve indicare le strade su cui intende transitare e non avanzare richieste su "intera rete".

L'ente autorizzante deve indicare percorsi alternativi sulla propria rete viaria di competenza, tuttavia, qualora il percorso non sia non sia individuabile nelle rete dell'ente rilasciante, quest'ultimo inviterà tempestivamente il richiedente a ricercare un percorso alternativo presso altri

enti.

Il conducente o il responsabile della scorta hanno l’obbligo di accertarsi che il transito del trasporto eccezionale per massa sulle opere d’arte non avvenga contemporaneamente ad altro trasporto dello stesso tipo.

In caso di richieste consecutive, per ottenere l’autorizzazione al transito di veicoli o trasporti eccezionali sulla medesima infrastruttura che presentino le stesse caratteristiche, gli oneri per sopralluoghi, accertamenti tecnici o opere di rafforzamento non provvisorie sono richieste dall’ente autorizzante una sola volta al primo richiedente; qualora tale ente riceva più richieste simili presentate contemporaneamente le spese sono ripartite tra i soggetti richiedenti.

3. Coordinamento tra Enti

La Direttiva dispone, in attuazione all’art. 14 del Regolamento, un coordinamento tra gli Enti, prevedendo l’adozione di procedure telematiche e l’istituzione di sportelli unici per l’accettazione e la gestione delle domande e il rilascio delle autorizzazioni. Ciò anche al fine di adottare la massima uniformità nell’indicare le necessarie prescrizioni da rispettare durante il transito.

Il coordinamento si rende tanto più necessario in relazione al fatto che il transito può interessare tratti stradali con caratteristiche anche molto diverse tra loro.

Si sottolinea che è escluso l’applicazione del silenzio-assenso alle fasi della procedura autorizzativa, nello specifico, per quanto riguarda al rilascio di nulla osta al transito da parte di enti proprietari diversi dall’ente autorizzante il trasporto, in assenza di indicazioni aggiornate di percorribilità nel catasto o archivio strade.

4. Prescrizioni

La direttiva, richiamando l’art. 16, comma 1, del Regolamento, sottolinea le eventuali prescrizioni che possono essere imposte nell’autorizzazione per tutelare il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione: particolari percorsi da seguire o da evitare; particolari limiti di velocità da rispettare; particolari modalità di marcia; evitare; particolari limiti di velocità da rispettare; particolari modalità di marcia; periodi temporali, orari o giornalieri durante i quali la circolazione non è autorizzata; la necessità di scorta tecnica; l’obbligo di comunicazione preventiva del transito all’ente autorizzante e agli organi di polizia stradale competente per territorio.

L’obbligo della scorta tecnica può rendersi necessario non soltanto nei casi previsti dal CDS e dal Regolamento d’esecuzione, ma anche nel caso di prescrizioni relative a modalità di circolazione che non possono essere attuate dal solo conducente del veicolo (ad es., prescrizione di marcia al centro della carreggiata su cavalcavia con una sola corsia per senso di marcia che richiede l’arresto temporaneo della circolazione nel verso opposto a quello di marcia del trasporto eccezionale).

5.Tutela della strada

Se sono necessari particolari accorgimenti tecnici o cautele, l’ente può prescrivere un servizio di assistenza tecnica sulle operazioni stradali (scorte), che deve essere svolto da personale dell’ente proprietario o gestore, o, in caso di impossibilità, da un’idonea impresa esterna sotto la sorveglianza e la responsabilità dell’ente. I relativi oneri sono a carico del richiedente che sosterrà anche le spese per sopralluoghi, accertamenti tecnici e opere di rafforzamento (artt. 13 e 19 Regolamento d’esecuzione CDS).

Per i transiti eccedenti in massa i limiti delle opere d’arte individuati nel catasto delle strade, gli Enti proprietari ove diversi da quelli autorizzanti, debbono essere messi nella

condizioni di conoscere il numero annuo di transiti su ciascuna opera d'arte di competenza per valutarne l'impatto sulla vita utile e sulla portata delle opere stesse.

La Direttiva prevede l'obbligo degli enti proprietari di installare un'apposita segnaletica di limitazione alla massa dei veicoli, indipendentemente dal transito dei trasporti eccezionali, e raccomanda agli stessi di evitare inutili prescrizioni per il transito dei trasporti eccezionali.

Infine, viene raccomandato agli organi di Polizia stradale di intensificare i controlli circa il rispetto delle norme che regolano il transito dei veicoli e dei trasporti eccezionali e delle prescrizioni imposte nelle autorizzazioni.

Allegati

DIRETTIVA+MIT+15.06.2017-AUTORIZZAZIONI+TRANSITO+T.E.

Benefici normativi e contributivi – L. n. 296/2006 – Circolare INL n. 3/2017

scritto da Francesco Cotini | Agosto 29, 2017

Con la circolare n. 3/2017, riportata in allegato, l'Ispettorato nazionale del lavoro, anche in esito al confronto con Confindustria ed altre associazioni del sistema, ha formalizzato una interpretazione di notevole rilievo per le imprese in tema di rilascio del DURC e di revoca dei benefici.

La disposizione di riferimento è l'art. 1, comma 1175, della L. n. 296/2006, secondo il quale i benefici normativi e

contributivi previsti dalla normativa in materia di lavoro e legislazione sociale sono subordinati al possesso, da parte dei datori di lavoro, del documento unico di regolarità contributiva, fermi restando gli altri obblighi di legge ed il rispetto degli accordi e contratti collettivi nazionali nonché di quelli regionali, territoriali o aziendali, laddove sottoscritti, stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

Finora, il mancato rispetto degli "altri obblighi di legge ed il rispetto degli accordi e contratti collettivi" produceva la perdita dei benefici per tutta l'impresa.

I benefici di cui si tratta – elencati in modo non esaustivo nella nota del Ministero del 28 gennaio 2016 – sono principalmente legati al singolo rapporto di lavoro e, frequentemente, alla assunzione di determinate categorie di soggetti.

L'Ispettorato, sulla base di questa corretta ricostruzione, chiarisce pertanto che, mentre l'eventuale assenza del DURC (che può peraltro derivare da un accertata violazione di legge e/o di contratto) incide sulla intera compagine aziendale e quindi sulla fruizione, per tutto il periodo di scopertura, dei benefici, le violazioni di legge e/o di contratto (che non abbiano riflessi sulla posizione contributiva) assumono rilevanza limitatamente al lavoratore cui gli stessi benefici si riferiscono ed esclusivamente per una durata pari al periodo in cui si sia protratta la violazione.

Si tratta di un principio già rinvenibile sia nella disciplina dettata dall'art. 6 del D.L. n. 338/1989 (conv. da L. n. 389/1989) in materia di fiscalizzazione degli oneri sociali, sia nel richiamo contenuto nell'art. 2, comma 5, D.L. n. 71/1993 (disposizioni in materia di sgravi contributivi nel Mezzogiorno e di fiscalizzazione degli oneri sociali) secondo cui "restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 6,

commi 9, 10, 11, 12 e 13, del decreto-legge 9 ottobre 1989, n. 338, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 dicembre 1989, n. 389, e successive modificazioni ed integrazioni".

Il paradosso a cui conduceva la differente interpretazione più restrittiva (perdita dei benefici per tutti i lavoratori) era l'introduzione di un meccanismo di penalizzazione addirittura più grave rispetto a quello delineato dal D.M. 30 gennaio 2015, secondo il quale soltanto alcune violazioni particolarmente gravi (quelle elencate nell'Allegato A) impediscono il rilascio del DURC e la conseguente fruizione della totalità dei benefici in godimento da parte dell'impresa.

Allegati

Circolare+3+2017