Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

SOMMARIO

1. RIFORMA DEGLI APPALTI - AUDIZIONI, CONSULTAZIONI E POSIZIONE FINCO

2. NORME TECNICHE PER LE COSTRUZIONI

3. EVASIONE FISCALE ED UTILIZZO DELLE RISORSE DEL CONTRIBUENTE

4. APPALTI E SINDACATI

5 MISE CONTRO SDC E SEU: "REGALO" ALLE GRANDI COMPAGNIE?

6. RIFORMA (NECESSARIA) DELLA P.A.

7. RIFORMA (NECESSARIA) DELLE CAMERE DI COMMERCIO

8. CONSIP E AGENZIA DELLE ENTRATE

DALLA FEDERAZIONE

1. GIUNTA FINCO - MILANO 3 MARZO 2016 ORE 14.00 -17.30

2. FILIERA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE FINCO, ROMA 18 FEBBRAIO 2016 - INCONTRO CON PRESIDENTE ANAS ARMANI

2A. RIFORMA CODICE DELLA STRADA. ANCORA A SENSO UNICO

2B. BUCHE STRADALI E LAVORI IN NERO: LO SCANDALO DI ROMA CAPITALE

NASCE L'APP. DI FINCO!

LE LETTERE

1. QUANTA BUROCRAZIA NEL SETTORE LAVORO. UN PASSO AVANTI E DUE INDIETRO.

2. UNA PRESSIONE FISCALE INSOSTENIBILE: VADO IN SLOVENIA

Notizie dall'UNI

1. NORME UNI: PERIODO GENNAIO/ FEBBRAIO 2016

20 YEARS ANNIVERSARY

NEWSLETTER FINCO N. 02/2016

RIFORMA APPALTI – TOMASI, PRESIDENTE FINCO "SODDISFAZIONE PER IL VARO DELLA LEGGE DELEGA DI RIFORMA DEL SETTORE APPALTI, MA ORA ATTENZIONE AI DETTAGLI (CHE NON SONO TALI)".

Torniamo su un tema di stringente attualità le cui regole disciplineranno un settore, quello degli appalti, che intercetta il 15% del PIL del nostro Paese.
Lo scorso Gennaio il Senato ha licenziato definitivamente la Legge Delega (ora Legge 11/2016) per il recepimento delle c.d. Direttive Appalti (2014/23/UE; 2014/24/UE; 2014/25/UE) ed il complessivo riordino della materia.
Per quanto l'iter sia stato lungo, FINCO giudica positivamente il lavoro fin qui svolto (che ha coinvolto la Federazione a più riprese).
Si apprezza, in particolare, l'attenzione posta dalla Delega sulla più stringente ed effettiva qualificazione degli operatori, sul generalizzato pagamento diretto delle imprese, sulla necessaria divisione in lotti, sulla razionalizzazione e professionalizzazione delle Stazioni Appaltanti, sul risparmio energetico, la sostenibilità, e molto altro.
Questo rilevante corpus di indicazioni è da trasfondere nel lavoro della Commissione Interministeriale incaricata del recepimento che – pur nel breve tempo che ha a disposizione per evitare l'avvio della procedura di infrazione comunitaria – ha avviato una consultazione scritta tra gli operatori del settore conclusasi lo scorso 31 gennaio nonché una audizione plenaria cui Finco ha partecipato presso la Presidenza del Consiglio il 17 febbraio u.s.

"*Confidiamo* – aveva affermato Carla Tomasi, Presidente Finco - *che saranno tenuti in debita considerazione le istanze dell'imprenditoria specializzata che rappresenta la parte più avanzata del settore e che tante aspettative ha, in questo momento, verso una seria e reale qualificazione oltre che verso il consolidamento di forme di partecipazione all'appalto che tengano in debita considerazione la specificità delle lavorazioni specialistiche e superspecialistiche".*
"In coerenza con il nuovo quadro normativo che la Legge Delega apre - continua la Presidente Finco – *ci aspettiamo che previsioni come quella dell'attuale articolo 37 comma 11 del Codice (che prevede, in assenza di idonea qualificazione, la necessità di aggregarsi, al fine di garantire una corretta esecuzione delle lavorazioni superspecialistiche dell'appalto) vengano non solo confermate, ma, anzi, rafforzate e che previsioni come l'art. 85 del Regolamento (che consente all'impresa di qualificarsi con lavori fatti da altri in subappalto) vengano definitivamente cancellate".*

Alcune aspettative sembrano concretizzarsi ma attenzione: nella versione circolata ultimamente in bozza viene eliminato qualunque limite al subappalto, cosa inconcepibile nel nostro Paese anche con riferimento al problema delle infiltrazioni malavitose in questo specifico settore, nonché al progressivo indebolimento tecnico ed economico del piccolo tessuto imprenditoriale, in particolare specialistico, costretto al subappalto.
Viene inoltre ignorata, per quanto riguarda il subappalto nelle concessioni, la Delega nella parte che prevedeva anche per forniture, servizi e lavori forniti il pagamento diretto (ove possibile e questo francamente costituirebbe un passo indietro rispetto alla Delega). E' stata inserita una soglia elevatissima (1.000.000 di euro) per l'operatività delle SOA, mentre tale operatività è casomai più necessaria sotto tale soglia dal momento che importi bassi non giustificano un aggravio di procedura per le Stazioni Appaltanti.

FINCO e tutto il mondo degli specialisti da essa rappresentato, resta intanto in attesa, dopo la consultazione scritta da parte della citata Commissione Interministeriale e la citata riunione plenaria del 17 febbraio scorso, anche dell' audizione formale da parte dell'ANAC – impegnata nella stesura delle Linee Guida di Soft Law da cui tanta parte del futuro sistema degli appalti dovrebbe transitare e che, come previsto nella citata bozza di Codice, avranno, almeno sulla qualificazione, una efficacia giuridica vincolante.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

NORME TECNICHE PER LE COSTRUZIONI

Nel numero di dicembre dello scorso anno della nostra newsletter ci chiedevamo che fine avessero fatto le Norme Tecniche per le Costruzioni. Apprendiamo ora dalla risposta del sottosegretario di Stato per le Infrastrutture, Umberto Del Basso De Caro, all'interrogazione 5-07462 posta dall'On. Claudia Mannino (M5S) che, in sintesi:

" - Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole circa le Norme nell'adunanza del 14 novembre 2014;
- Il Ministero dell'Interno ha espresso il concerto il 15 aprile 2015;
- Il Dipartimento della Protezione Civile in data 29 settembre 2015 trasmetteva alcune osservazioni.

Il Consiglio Superiore ritiene che tutti gli emendamenti proposti, non entrando in contrasto con l'avviso espresso nell'adunanza del 14 novembre 2014, possano essere recepiti nell'ambito del testo normativo.
E che visto tale stato di cose, i competenti uffici del MIT provvederanno ad attivarsi tempestivamente (sic!) *per definire il concerto delle Amministrazioni interessate per poi trasmettere il testo così come concordato alla Conferenza Unificata*".

Quindi ricapitoliamo (e sottolineiamo per la Ministra Madia, a proposito di semplificazione e di tempo della PA su una materia così urgente ed importante come le NTC):
-Dopo che il testo delle NTC è entrato in vigore nel 2008 è cominciato un iter di revisione che è culminato nel parere reso dal CSLLPP nell'adunanza del 14 novembre 2014;
-Il Ministero dell'Interno ha espresso il concerto il 15 aprile 2015;
-Il Dipartimento della Protezione Civile in data 29 settembre 2015 trasmetteva alcune osservazioni.
Adesso aspettiamo il "concerto delle Amministrazioni interessate" e della Conferenza Unificata.

Speriamo bene…

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

EVASIONE FISCALE ED UTILIZZO DELLE RISORSE DEL CONTRIBUENTE

E' ora di chiedersi – forse un po' provocatoriamente – se davvero "pagare tutti per pagare meno" sia la giusta soluzione all'atavico problema dell'evasione fiscale in Italia.

Dopo il discorso di fine anno del Presidente Mattarella diverse sono state le reazioni degli Italiani; da un lato, ci sono coloro che attribuiscono buona parte delle colpe della crisi economica che il nostro Paese sta attraversando ormai da anni agli evasori e, dall'altro, coloro che – forse più realisticamente – vorrebbero "pagare meno per pagare tutti".

In Italia, però, il reale decremento delle imposte è impresa titanica: sembra (sembra?) quasi che alla classe politica importi maggiormente far cassa piuttosto che diminuire la ormai insostenibile pressione fiscale e dare respiro al tessuto economico.

La pressione fiscale ha raggiunto il livello record del 44%, complessivamente in crescita di 3 punti negli ultimi 10 anni.

Di fatto, più cresce il flusso finanziario, più aumenta la spesa pubblica (nei primi 10 mesi del 2015 la spesa pubblica corrente è aumentata di ben 39,9 miliardi rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente) dicono gli economisti: sarà forse questo allora il vero motivo per cui non s'inverte la rotta?

Sarebbe bello un Paese dove non ci fosse neanche un incentivo (ebbene sì, neanche il 65% di detrazione fiscale per l'efficienza energetica che tanto ci interessa) e dove si versassero la metà delle imposte attuali.

L'esercizio di impresa ne uscirebbe a dire poco corroborato e, a livello più generale, ci sarebbe "democrazia" perché i cittadini avrebbero una maggiore quota di reddito spendibile e sarebbero loro ad indirizzare le risorse nei segmenti di mercato ritenuti utili senza la perenne intermediazione della politica (ultimo esempio abnorme il canone RAI sulla bolletta elettrica).

Non c'è verso: più introiti in Italia si traducono in maggiori spese non sempre produttive e non sempre in conto investimenti, ma in spese correnti spesso "elettorali" (esempi: la Sicilia è in default ma si continuano a pagare 26.000 forestali; si continuano a pagare premi a pioggia ai dipendenti comunali a Roma.
E stiamo parlando non a caso dei due più finanziariamente disastrati Enti Locali d'Italia).

Questo nonostante la buona volontà manifestata in proposito da qualche Governo centrale, incluso l'attuale.

E se si aggiungono, poi, aliquote elevate, corruzione ed una pubblica amministrazione inefficiente, diventa difficile "liquidare" come becero populismo le richieste esasperate, soprattutto delle PMI – vero cuore pulsante ma denegato della nostra economia – di limitare la sottrazione di ricchezza privata operata dalla mano pubblica.

La tassazione oltre che eccessiva, è bizantina, complessa ed a volte paradossale, basti pensare alle obsolete accise sui carburanti, alcune delle quali introdotte addirittura per pagare il finanziamento della guerra d'Etiopia del 1935, il finanziamento della crisi di Suez del 1956, il finanziamento della guerra in Libano del 1983 etc… e soprattutto, bisogna capirlo, inibisce la possibilità di sviluppo del nostro Paese.

Speriamo allora in alcune riforme, a partire da quella della P.A., verso cui il Governo si sta indirizzando e sta lavorando.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

APPALTI E SINDACATI

Abbiamo letto con un certo sconcerto la sezione dedicata agli appalti del documento della Triplice Confederale "Un moderno sistema di relazioni industriali. Per uno sviluppo economico fondato sull'innovazione e la qualità del lavoro".

Gli obiettivi prioritari in esso riportati per quanto riguarda tale settore sono l'applicazione del contratto prevalente; il mantenimento della clausola sociale nei cambi di appalto; la sterilizzazione dell' art.7 Dlgs. 23/2015 (tutele crescenti) per la difesa dei diritti acquisiti; la ricomposizione della rappresentanza (Rsu) e mantenimento del Ccnl di riferimento, ricomponendo le differenze attraverso la contrattazione di II livello; la responsabilità solidale in capo alla ditta appaltante per l'intero ciclo lavorativo.

Siamo d'accordo sul fatto che il ruolo dei sindacati sia quello di occuparsi del lavoratori ma, specie nel settore delle costruzioni, ciò non può essere disgiunto da un'analisi del mercato, delle regole e delle aziende che in esso operano.

Non una parola sul problema delle PMI, delle imprese subappaltatrici che non vengono pagate, sul rapporto anomalo tra grandi imprese e piccole imprese

MISE CONTRO SDC (SISTEMI DI DISTRIBUZIONE CHIUSI) E SEU (SISTEMI EFFICIENTI DI UTENZA)

La risposta fornita dal MISE all'Interrogazione del Sen. Gianni Girotto (M5S) ha lasciato trapelare quasi un sentimento di fastidio nei confronti dell'autoproduzione energetica, un atteggiamento che a parere della Federazione ed in sintonia con quanto già espresso dal Presidente di AssoRinnovabili, Agostino Re Rebaudengo, sancisce di fatto il divieto di installare nel nostro Paese i Sistemi di Distribuzione Chiusi (SDC).

Se da un lato, infatti, il Legislatore ha disposto l'obbligo di installare impianti a fonti rinnovabili per la copertura dei consumi negli edifici nuovi, dall'altro - allineandosi alle linee guida dell'Aeegsi - il Ministero non soltanto ne ha vietato la realizzazione ma ne ha impedito di fatto anche l'utilizzo.

E proprio su questo black-out normativo è importante stigmatizzare il contrasto insensato tra l'obbligo di installazione di impianti da fonte rinnovabile per coprire i consumi interni, obbligatoria per nuovi edifici e ristrutturazioni importanti, che si configurano necessariamente come SDC e le nuove regole Aeegsi, che invece impediscono la realizzabilità di queste configurazioni.

Ma per il MISE "*non sembra desumersi che l'installazione su edifici estesi di impianti a fonte rinnovabile destinati a coprire i consumi interni si possa configurare come SDC*" e, dunque, "*la promozione delle produzione di energia integrata in edilizia non coincide necessariamente con la diffusione di modelli di distribuzione chiusi né con l'esenzione dal pagamento degli oneri*".

E proprio sul pagamento degli oneri e, dunque, sui SEU è arrivata la doccia gelata. Secondo il Ministero, infatti, gli oneri diversi da quelli destinati all'incentivazione delle fonti rinnovabili devono essere pagati interamente da tutti i consumatori in controtendenza, pertanto, rispetto allo sviluppo efficiente di produzione e consumo dell'energia e a vantaggio esclusivamente dei vecchi schemi di distribuzione.

Un "regalo" alle grandi compagnie di distribuzione a discapito del progresso nel nostro Paese nel settore delle rinnovabili e dell'efficienza energetica .

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

RIFORMA (NECESSARIA) DELLA P. A.

Il Governo ha scelto la linea dura verso i dipendenti pubblici assenteisti.

Dopo lo scandalo del Comune di Sanremo, il cui apice è stato raggiunto con il dipendente colto in flagrante mentre timbrava il cartellino in deshabillé, c'è stata un'immediata iniziativa da parte del Governo su uno temi più caldi del nostro Paese: licenziamento nel giro di 48 ore per i dipendenti pubblici che imbrogliano sul cartellino, ma anche accertamento della responsabilità penale del dirigente che non procede al licenziamento in caso di flagranza.

Una Pubblica Amministrazione che, in tempo di crisi generale, appare di fatto agli occhi dei cittadini sempre più come una classe privilegiata, non sottoposta in genere a controlli né a valutazioni di efficienza.

Ma se la maggioranza degli Italiani si dimostra favorevole ad un così incisivo provvedimento del Governo contro l'assenteismo pubblico, fuori dal coro troviamo addirittura un'interrogazione che "bolla" come "operazione demagogica e di pura propaganda" il suddetto provvedimento.

Appare quantomeno paradossale che un rappresentante dei cittadini in Parlamento si schieri contro un pacchetto di norme, che va a tutelare coloro che ogni giorno si recano al lavoro per timbrare il proprio (e non quello dei colleghi assenti) cartellino e per otto ore lavorano per la crescita di questo Paese senza sentire la necessità di andare a far la spesa o di recarsi in palestra mentre sono pagati dai contribuenti italiani con le esosissime tasse. Forse demagogia e propaganda sono proprie dell'approccio di chi l'interrogazione l'ha promossa.
Ridurre l'assenteismo significherà recuperare la capacità di offrire servizi ai cittadini ed alle imprese e questa non sarebbe un'operazione né demagogica né tantomeno populista.

Significa anche relazionare la spesa ad una prestazione, altrimenti di spese improduttive e di debito pubblico moriremo.

RIFORMA (NECESSARIA) DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Il Governo, in un'ottica di Spending Review e riforma della PA, è pronto a ridurre drasticamente il numero delle Camere di Commercio passando dalle 105 attuali a 60.

Un'operazione, quella voluta dal Premier Renzi, che sta creando malumori soprattutto tra i dipendenti e dirigenti degli enti in questione, che – ove il decreto entrasse in vigore – dopo due anni di mobilità rischierebbero di perdere il proprio posto di lavoro. I lavoratori interessati sarebbero circa 3.000 a fronte, però, di un risparmio di spesa notevole atteso che le più rilevanti funzioni delle Camere di Commercio sono da un lato la tenuta del Registro delle Imprese per conto dello Stato e, dall'altro, un' attività potremmo dire di tipo "associativo".

Se, dunque, la funzione pubblica dovesse venire meno, essendo obiettivo del Governo quello di trasferire la tenuta del Registro delle imprese (e la promozione dell'export) sotto il controllo del Ministero dello Sviluppo Economico, non è forse lecito chiedersi quale sia la funzione delle Camere di Commercio e quali i motivi per cui "tenerle in piedi"?

In ogni caso, per quanto riguarda quest'ultimo aspetto economico, le Camere di Commercio "superstiti" potrebbero continuare certamente a svolgere la loro funzione, ma su base volontaria alla stessa stregua delle altre associazioni di categoria e senza obbligatorietà di iscrizione e la necessità di enti esponenziali quali le Unioncamere Regionali e Nazionale.

Qualcuno potrà obiettare che lo Stato non può espropriare le risorse camerali che sono state acquisite nel tempo da versamenti privati delle aziende. Benissimo, lasciamo allora che siano le aziende stesse a decidere circa l'utilità o meno del mantenimento delle CCIAA.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

CONSIP E AGENZIA DELLE ENTRATE

Con la risoluzione n.96/E la Direzione Centrale Normativa dell'Agenzia delle Entrate è stata tassativa: i documenti di gara (offerta e accettazione per l'approvvigionamento di beni e servizi scambiati tra Enti e fornitori all'interno del Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione - **MEPA**) **sono soggetti all'imposta di bollo** e non soltanto in caso d'uso.

Anche se i predetti documenti sono redatti esclusivamente in formato elettronico e vengono firmati digitalmente solo dal soggetto che emana il documento (e non anche dall'altro contraente) e, per di più, vengono scambiati attraverso la piattaforma del MEPA secondo quanto previsto dall'art. 328 del DPR 5 ottobre 2010, per l'Amministrazione tributaria non ci sono dubbi: essi sono sufficienti ad instaurare un rapporto contrattuale e, dunque, **su di essi debbono essere pagate le imposte!**

Le transazioni gestite per via elettronica e telematica nell'ambito del MEPA, a parere dell'Agenzia delle Entrate, costituiscono dei veri e propri contratti tra la PA ed i fornitori abilitati, aventi natura di scrittura privata atteso che a seguito della presentazione delle offerte, la PA individua quella che risulta più conforme alle proprie richieste e procede poi alla conclusione del contratto, tramite apposito "documento di stipula". Imposta di bollo che, peraltro, può essere addebitata al soggetto che presenta l'offerta, cioè il fornitore (evviva!) atteso che il soggetto aggiudicatore (stazione appaltante) è tenuto ad assicurare, tra l'altro, il rispetto delle norme sull'imposta di bollo,

Un paradosso tutto italiano, come se le Imprese italiane non versassero già abbastanza!!!
Ma diremmo, ancor di più illogico, dal momento che l'utilizzo del MEPA, con il notevole risparmio di tempi e costi (carta, adempimenti burocratici) che ne consegue, dovrebbe al contrario essere incentivato anche con la previsione di un sistema premiale per chi abbandona timbri, carte e protocolli vari e rilancia la PA digitale.

GIUNTA FINCO - MILANO 3 MARZO 2016 ORE 14.00 PRESSO UNI

Il prossimo 3 marzo presso la sede dell'Uni (Via Sannio 2) a Milano si terrà la Giunta Finco.

I lavori inizieranno alle ore 14.00 e termineranno alle ore 17.30, con il seguente ordine del giorno:

1. Approvazione verbale Giunta del 19 novembre 2015
2. Comunicazioni del Presidente
3. Rete Finco Imprese
4. Aspetti organizzativi
   - Ingressi/uscite
   - Approvazione Regolamento Filiere ed inserimento in Manuale Organizzativo interno
   - Presentazione nuovo App Finco per Smartphone
5. Bilancio Consuntivo 2015 e Budget 2016 rivisto
6. FincAcademy: aggiornamento attività
7. Varie ed eventuali

DALLA FEDERAZIONE

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

DALLA FEDERAZIONE

RIUNIONE DELLA FILIERA DELLA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE FINCO - INCONTRO CON IL PRESIDENTE ANAS

Il 18 febbraio p.v. alle ore 10.30 presso il Consiglio Nazionale degli Ingegneri si è svota la riunione della Filiera Mobilità e Sicurezza Stradale Finco con la partecipazione del Presidente Anas, **Ing. Gianni Vittorio Armani** e del suo staff (tra cui l'Ing. Ugo Dibennardo, direttore dell'Operation e Coordinamento territoriale).

I lavori sono stati introdotti dal Presidente della Filiera, Dott. Lino Setola - che ha tra l'altro stigmatizzato l'inclusione dell'Anas nell'ambito del perimetro della P.A. a seguito dei Decreti Madia.
E poi stata svolta la relazione della Presidente FINCO, Dott.ssa Carla Tomasi, che ha sottolineato la necessità – condivisa dal Presidente, Ing. Gianni Vittorio Armani – di costituire un Tavolo di lavoro comune permanente per la trattazione dei problemi di ordine generale tra l'Azienda e le Associazioni federate Finco. "*Per Finco* – ha proseguito la Presidente – *è fondamentale* che *siano tenuti nel massimo conto i reali requisiti qualitativi ed organizzativi delle imprese*".
A fare gli onori di casa il Presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, Ing. Armando Zambrano il quale, con riferimento ai temi delle infrastrutture in senso lato e della sicurezza stradale ha, tra l'altro, richiamato l'importanza di un'adeguata progettazione anche in questo settore.
La Presidente Aises, dott.ssa Gabriella Gherardi, illustrando il "Progetto di Piattaforma territoriale della mobilita" ha sostenuto che "*gli interventi manutentivi vanno programmati non già a tavolino, ma agevolando l'incontro fra la domanda di messa in sicurezza da parte della Pubblica Amministrazione Centrale e degli enti locali e l'offerta imprenditoriali*". Si è poi – insieme all'Ing. Cialdini – soffermata sulla necessità di valorizzare il patrimonio stradale italiano.
Il Presidente dell'Anas, Ing. Gianni Vittorio Armani, ha quindi svolto un'ampia ed articolata Relazione intervenendo sulle esigenze infrastrutturali ed in particolare sulla manutenzione stradale e sul completamento delle opere incompiute. Ha anche affrontato il tema della corruzione, sottolineando l'esigenza di utilizzare dei protocolli di legalità e di distinguere le aziende in base alle loro reali capacità esecutive.

Presenti, infine, tra gli altri anche a dott.ssa Daniela Aga Rossi – Presidente AIPE ITALIA; la dott.ssa Simonetta Alfaro di "A Noi La Parola"; l'Ing. Monica Antinori, Responsabile Ufficio Tecnico Fondazione Promozione Acciaio; il dr. Mario Avagliano, Responsabile Ufficio Stampa Anas; il dott. Pasquale Cialdini, Segretario Organizzativo AGC; l'Avv. Ettore Corsale, DG AIPE Italia; l'Ing. Alessio Costantini e gli Architetti Alessandro Pettinelli e Stefano Battistoni di Construingegneria – Piattaforme Territoriali; l'Ing. Gualberto Crescimanno di Insurance Brokers Srl; la dott.ssa Daniela Dal Col, Presidente ANNA (Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali); il prof. Gianluca Dell'Acqua, Direttore Centro Studi Ricerche AIIT (Associazione italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti); la dott.ssa Silvia Di Genova, Ufficio Tecnico Hauraton Srl; il dott. Stefano Dominici, Fondazione MAPI; il Vice Presidente di ANNA, dott. Gino Angelo; il dott. Pietro Gimelli, DG Unicmi (Unione Nazionale delle Industrie delle Costruzioni Metalliche, dell'Involucro e dei Serramenti); il dott. Cesare Iacoangeli, Direttore IMEVA SPA; l'On. Aurelio Misiti – Presidente CNIM (Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione); il dott. Andrea Mungo, Amministratore Delegato Octocam, per il progetto "Strabus"; l'Ing. Marco Perazzi, Responsabile Relazioni Istituzionali ed Ufficio Studi Economici UNICMI; il dott. Toni Principi, Direttore Generale Hauraton; il dott. Luca Rosa di Soa Group Spa e la dott.ssa Eleonora Testani, Presidente A.N.C.S.A. (Associazione Nazionale Centro Soccorsi Autoveicoli).

Sotto: *Ing. Ugo Dibennardo, Ing. Gianni Vittorio Armani - Presidente Anas, Arch. Carla Tomasi - Presidente Finco, Dott. Angelo Artale- DG Finco*

Sopra: *Ing. Pasquale Cialdini- Segretario Organizzativo Agc, Dott.ssa Gabriella Gherardi- Presidente Aises, Ing. Ugo Dibennardo, Ing. Armando Zambrano- Presidente CNI, Ing. Gianni Vittorio Armani - Presiden-*

E' possibile scaricare la documentazione dal sito Finco http://www.fincoweb.org/category/sicurezza-e-mobilita-stradale/

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

RIFORMA CODICE DELLA STRADA. ANCORA A SENSO UNICO...

Il tema della Sicurezza Stradale è sicuramente uno di quelli di maggiore sensibilità sociale, oltre che di rilevante interesse industriale. E' pertanto opportuna **un'opera di "manutenzione"** costante della normativa ed è condivisibile l'opera del Legislatore in tal senso con la Delega di Riforma del Codice sulla Strada di cui al Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n. 285 cui dovrà attenersi il Governo.
Tuttavia in tale Delega ancora una volta l'approccio al tema della Sicurezza Stradale è caratterizzato da **una filosofia pressochè solo punitiva** verso il guidatore, approccio svincolato da una previsione di strumenti per porre a carico dell'Amministrazione doveri ed obblighi oggi del tutto disattesi quali, in primis, quello della **manutenzione ordinaria e straordinaria (programmata e non a fabbisogno),** della efficienza delle dotazioni di sicurezza stradale e dell'upgrade delle medesime.
Ed anzi, sotto tale profilo, c'è il rischio di passi indietro poiché i proventi contravvenzionali, per la parte di spettanza dello Stato, non sarebbero più in modo inequivoco destinati alla manutenzione ma alle Forze di Polizia (sempre in indirizzo prioritariamente repressivo) ed al Ministero delle Infrastrutture per il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (sin qui poco utile).

In particolare, appare davvero preoccupante un'impostazione che vorrebbe limitare le dotazioni di sicurezza stradale, impostazione che, se verificata, è assolutamente opportuno mutare e vagliare successivamente con attenzione in sede di emanazione dei decreti legislativi di attuazione.

Di base vi è il supposto diretto, quasi matematico, collegamento tra alta velocità e incidentalità, che orienta le azioni proposte dal Legislatore. Perché tale collegamento possa essere confermato in modo scientifico (al di là dell'ovvia incidenza della velocità sulla gravità delle lesioni) sarebbe necessario disporre - in tempi utili – di dati statistici precisamente relazionati al parco veicoli effettivamente circolante rispetto all'annualità oggetto di esame nonché sviluppare un **"coefficiente tecnologico"** che misuri il progresso integrato nella tecnologia incorporata nei veicoli circolanti. Senza questi dati, non è certa la misura della relazione tra l'abbattimento della mortalità (si badi bene: non dell'incidentalità che è difficilmente misurabile perché non tutta passa attraverso organi di polizia o Assicurazioni e, comunque, **viene rilevata solo quella** - per coerenza con le statistiche degli altri Paesi della Comunità – **che comporta lesioni alla persona,** come correttamente fanno notare Aci ed Istat) e l'abbattimento della velocità.

In buona sostanza, le statistiche, per quanto ben elaborate, colgono solo una parte dell'incidentalità e non rilevano invece **la motivazione prima**, né potrebbero (il guidatore era "distratto"? Perché lo era? Quanto la sua distrazione è stata "provocata" da fattori esterni? Quali le concause? C'era un manto stradale sconnesso? Aveva dovuto evitare una buca? Non si leggeva bene il segnale?). Ora, sino a quando le statistiche servono ad avere ordini di grandezza ed aggregati indicativi di tendenze e comportamenti, "nulla quaestio", ma se si prendono come base per legiferare approntando un vasto ed esoso apparato punitivo è necessario cogliere non solo gli aspetti di immediata lettura e di superficie.

Attenzione. Con ciò, non si vuole certo negare un concorso della velocità (e la distrazione—in città dovuta in particolare all'uso dei telefoni cellulari) all'incidentalità ma essa— e quindi il comportamento del guidatore— non può "comodamente" essere considerato pressocchè l'unica causa né può giustificare in alcun modo gli spesso grotteschi ed immotivati, **ed anzi pericolosi per la sproporzione**, limiti di velocità che hanno contribuito a rallentare il ritmo complessivo del Paese ma hanno, al contempo, grandemente innalzato gli introiti delle casse degli Enti proprietari delle Strade – Comuni in primis - e mantenuto in **personale** "sicurezza" le responsabilità anche penali dei soggetti deputati alla **collettiva** sicurezza dell'infrastruttura stradale, **risultando** peraltro molto **più** veloce e **conveniente** ridurre la velocità permessa sulla strada che intervenire con modifiche strutturali o con la stessa manutenzione ordinaria.

Non una parola in tutto il Disegno Legge di delega, circa modalità e compiti cogenti da affidare alle Forze dell'Ordine (salvo il potenziamento dei servizi ausiliari, come se non fossero già sufficienti le Forze dell'Ordine attuali tenuto conto che la maggior parte delle contravvenzioni è effettuata ormai attraverso supporti elettronici).
Non una parola sulla necessità impellente ed improrogabile di assicurare, prima di licenziare uno schema tutto incentrato sulla punizione, un servizio di trasporto pubblico all'altezza.
E non una parola sul collegamento tra questi due aspetti.
Il complesso dell'articolato sembra pensato con principale riferimento all'interesse di chi deve governare la strada, non dell'utente che la percorre e la paga con la (pesante) fiscalità generale e quella (altrettanto pesante) ad hoc e per il benessere e la sicurezza del quale tale governo (che sarebbe necessario insediare stabilmente presso la **Presidenza del Consiglio**) ha senso.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE

Il modo più efficiente ed efficace di abbattere l'incidentalità è chiaramente quello di effettuare una adeguata e programmata manutenzione delle strade, di incentivare il progresso tecnologico incorporato nei veicoli e sulla strada e di limitare il parco macchine circolante (circolante in unità di tempo, non immatricolato: nessuna crociata contro l'automezzo né ipotesi di lesione al diritto della mobilità privata) attraverso l'implementazione del servizio di trasporto pubblico (e privato) collettivo. E per ottenere seriamente tale limitazione non c'è che una via: che il guidatore/utente/contribuente, cittadino o impresa che sia, abbia certezza circa il funzionamento, la regolarità, l'organizzazione ed in taluni casi la decenza, del servizio pubblico, locale e non.

Occorre decisamente cambiare approccio: gli organi di polizia mirino a sanzionare in primis chi si rende responsabile di partenze di mezzi pubblici in ritardo immotivato, dei frequenti sforamenti nell'orario di passaggio dei bus e dei mezzi pubblici, e della loro mancata manutenzione, che esasperano i cittadini e li inducono a non abbandonare il mezzo privato. Si consentano più incisive misure (vi è una previsione in realtà, ma insufficiente) circa la diffusione del "car pooling" senza essere, "more solito", ostaggio dei tassisti (e delle piste ciclabili riservate che permettano l'uso sicuro del mezzo alternativo).

Ma soprattutto il disegno di inasprimento che emerge dal provvedimento in questione viene previsto **senza che lo Stato abbia minimamente, e anticipatamente, svolto due ulteriori decisivi "compiti a casa" consistenti**:

- nell'**unificazione**, quella che conta, **delle Forze dell'Ordine** (Carabinieri e Polizia) onde razionalizzare i controlli ed evitare scoordinati concentramenti di vigilanza in talune zone e complete scoperture in altre (la Banca Dati prevista all'art. 2 lettera g) della Delega è, in proposito, un passo condivisibile ma insufficiente);
- **nella razionalizzazione delle attribuzioni ministeriali** dove, solo per restare al Ministero delle Infrastrutture, vi sono due Direzioni competenti che, in anni, non sono riuscite a predisporre un testo per la concreta operatività della corretta destinazione dei proventi contravvenzionali (e per fortuna che la Corte dei Conti sez. Emilia Romagna con recente deliberazione n. 18/2016 ha giustamente stabilito che *"alla luce del quadro normativo sopra richiamato, si ritiene sussistente ed attuale, anche in assenza dell'emanazione del decreto di cui all'art. 25, comma 2, della legge 29 luglio 2010, il vincolo sulle entrate in argomento , per la parte destinata agli enti proprietari delle strade ove è stato effettuato l'accertamento delle violazioni, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 142, commi 12-bis, 12-ter, 12-quater del d.lgs. n. 285/1992– Nuovo Codice della Strada").*

Che la velocità sia solo una delle cause - e certamente quella più facilmente rilevabile da parte degli Organi di Polizia - lo dimostra il fatto **che gli incidenti in città sono in aumento** (e qui arriviamo al punto che sotto questo approccio "fondamentalista" alcuni Presidenti di Municipio della Capitale sono giunti - anche e soprattutto per opportunità di cassa - a pensare di installare autovelox nei quartieri **secondo la solita logica che per la indisciplinatezza di pochi debbano pagare tutti**, aumentando peraltro l'esasperazione e quindi la pericolosità dell'approccio della guida).

Come non collegare tale incremento di incidentalità urbana anche con la cattiva manutenzione? Ed in questo ambito dobbiamo guardarci, sotto il profilo delle responsabilità, dalla interpretazione di "insidia" stradale talchè se tale insidia è conosciuta e conoscibile implica una responsabilità del guidatore che avrebbe dovuto avere l'accortezza del buon padre di famiglia nell'evitarla. Per cui, paradossalmente, all'Ente proprietario converrebbe mantenere l'insidia nel tempo, renderla "notoria", onde deresponsabilizzarsi!
Sollecitiamo – e cercheremo di fare in modo che sul tema sia predisposto un Ordine del Giorno - un'**applicazione ampia ed immediata della Direttiva TEN** (Decreto Legislativo 35/11) anche alle strade non transnazionali invece che aspettarne il vigore dal 2018 per le strade statali e dal 2021 per le strade comunali. La Direttiva prevede che le Forze di Polizia verbalizzino, in caso di incidente, anche la situazione "ambientale" e della manutenzione stradale oltre che il comportamento alla guida, e i gestori si avvalgano di **"audit della sicurezza" che certifichino la situazione e quindi impongano interventi correttivi**.
Va, in proposito, reso perentorio l'obbligo, con le connesse responsabilità in caso di inadempienza, anche per la mancata manutenzione ordinaria con particolare riferimento allo stato di pulizia e visibilità della segnaletica per vetustà, ostruzioni arboree alla vista, etc…

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE

Occorre poi, con riferimento all'articolato della delega chiarire e/o prevedere:

- che coloro (intendendo per tali non gli esecutivi tipo operai, cantonieri, ecc.. ma la dirigenza da cui promana l'indicazione) che appongono limiti di velocità irragionevoli - o che non ne dispongono la rimozione in tempi certi terminato l'evento (riparazione, ristrutturazione etc…) per il quale sono stati posti, se temporanei - vanno sanzionati e ritenuti responsabili, rispettivamente, per abuso o omissione di atti d'ufficio. Taluni di questi limiti sono così inappropriati da costituire essi stessi un pericolo (tempo fa girava in rete la foto di una "gazzella" della Polizia che andava, non a sirene spiegate cioè non in emergenza, a 90km all'ora in un tratto extraurbano dove era apposto un ridicolo limite di 30 km all'ora);
- che ai Comuni va **inibita la possibilità di inserire nei propri bilanci preventivi l'ammontare delle sanzioni afferenti la strada** che, nel caso, potranno essere inserite come sopravvenienze attive in sede di consuntivo;
- che la **progettazione della strada è unitaria** (nell'ambito di tale progettazione vanno preferibilmente esclusi i dissuasori che provocano più pericoli di quanti non ne evitino quali in primis i dossi componibili, imbullonati o non, "a dorso di mulo", etc);
- che nel riassetto stradale occorre considerare anche le servitù passive sopra e sotto la sede stradale e la tracciabilità di cavi e tubi onde non dover continuamente riaprire trincee ed effettuare scavi (la cui frequenza fa talvolta pensare più a misure occupazionali che a necessità tecniche) con sperpero di denaro pubblico e rallentamento delle attività urbane;
- che il perdurante ritardo nel riassetto regolamentare in taluni ambiti induce a ritenere opportuno valutare un percorso che passi attraverso la normazione volontaria UNI, che potrà essere ripresa ex lege ove ritenuto opportuno (un esempio è la normativa per la sicurezza elettrica prevista dalla norma CEI, e ripresa dalla legge che considera a norma gli impianti eseguiti secondo le prescrizioni CEI);
- che le limitazioni previste nel ddl per segnaletica e barriere possono essere dannose per la salute pubblica: la prima infatti va razionalizzata più che ridotta e per le seconde l'area urbana è l'unica che deve essere considerata ai fini di tale razionalizzazione; e che per esse occorre tenere conto della vita media del prodotto così come del suo ciclo di vita (esempio corrosione da sale in zone nevose, in particolare per gli ancoraggi) come previsto, peraltro, anche nell'ambito della delega al Governo per la riforma del sistema degli appalti;
- che, in termini generali, le **Agenzie della Mobilità** possono svolgere un positivo ruolo al fine di concretizzare la realizzazione di una governance sulla mobilità. Nel particolare poi occorre mettere mano a quanto previsto dall'articolo 41 comma 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992 che non indica una durata minima del periodo di accensione della luce gialla veicolare, ma si limita ad affermare un principio di portata generale in base al quale durante tale periodo i veicoli non devono oltrepassare la linea di arresto, salvo che non si trovino così vicino da non potersi arrestare con sufficiente sicurezza. Tale contesto, che varia in relazione ai luoghi e alle Amministrazioni competenti, determina tra l'altro un alto numero di sanzioni comminate in modo sistematico e artificioso agli automobilisti a beneficio delle casse delle Amministrazioni stesse. Occorre in proposito una normativa di indirizzo unitario affinché sia sempre garantita la regolarità e la non strumentalità degli accertamenti.
- che è importante il controllo sulle **attività di verifica** del rispetto delle partenze, dei passaggi e degli orari dei mezzi del trasporto pubblico locale: grande attenzione, al solito, viene rivolta a rilevare le inosservanze dei conducenti privati, non altrettanta alla revisione ed all'aggravamento delle sanzioni quando esse devono riferirsi agli Enti proprietari delle strade. Condivisibile l'utilizzo, ai fini della verifica, della vigenza assicurativa relativa ai veicoli onde contrastare le sempre più frequenti contraffazioni;
- che è necessario mantenere le misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo al pagamento da parte del cittadino in tempi brevi nonostante la pressione posta dall'Associazione dei Comuni - ANCI - ai fini di cassa, che ha chiesto di espungere tale prescrizione;
- che a livello di singoli Comuni deve sussistere l'obbligo di dare **chiara e trasparente visione della destinazione degli importi provenienti dai proventi contravvenzionali**;
- che deve essere eliminata la previsione della definitività dell'atto amministrativo relativo alla "Comunicazione della decurtazione dei punti sulla patente", escludendo la possibilità quindi di ricorso e di sostituzione della pena con ammenda: è un altro atto che – insieme all'allargamento delle sanzioni comminabili senza contestazione immediata – depone a favore della figura del *suddito* piuttosto che del *cittadino*.
- che deve essere realizzato un fondo finalizzato all'intensificazione della lotta all'**abusivismo pubblicitario**, prevedendo altresì sanzioni per gli enti proprietari di strade inadempienti. L'abusivismo nel settore della cartellonistica penalizza in primo luogo, oltre i cittadini, le Imprese corrette. Tali Imprese sono potenzialmente in grado di esprimere una assai efficace sorveglianza del loro mercato;

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE

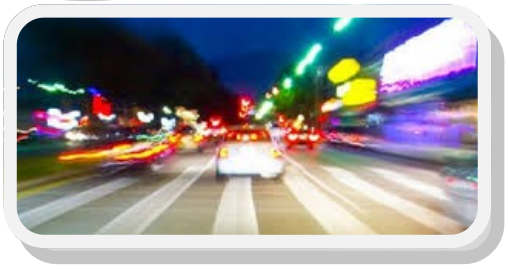
- che è opportuno cassare la prevista eliminazione della possibilità del cittadino/guidatore di chiedere di essere audito dal Prefetto in relazione all'infrazione contestata nonché la devoluzione dell'iter della controversia interamente all'istruttoria effettuata dall'Organo accertatore stesso, talchè la trasmissione al Prefetto potrebbe essere affidata alla completa discrezionalità dell'organo accertatore medesimo. Non si può normare avendo come riferimento le degenerazioni di comportamento a fini dilatori dei cittadini ma secondo un principio di equità generale che, peraltro, non deve essere informato alle necessità organizzative e finanziarie degli Enti proprietari comminanti;
- che si deve semplificare le incombenze e la complessità burocratica con i connessi adempimenti, di cui all'art. 10 del vigente Codice della Strada;
- che si deve semplificare e razionalizzare la materia del rilascio dei titoli autorizzativi per l'esposizione di pubblicità, prevedendo altresì che le Amministrazioni coinvolte si pronuncino esclusivamente con riferimento alle proprie competenze con l'applicabilità del silenzio assenso per gli atti endoprocedimentali.

Il punto centrale della **destinazione dei proventi contravvenzionali** desta preoccupazione estrema.
La situazione inerente alla manutenzione stradale è ormai gravissima, ed in mancanza di un'azione decisa, rischia di divenire pressochè irreversibile poiché il **costo del "non fare" aumenta in progressione geometrica** con depauperamento del patrimonio (**che sarebbe assolutamente opportuno censire e valorizzare**).

Nel giro di pochi anni potrebbe divenire impossibile porre rimedio, in tempi programmabili, al disastro delle strade italiane. **Disastro ovviamente morale,** per l'altissimo costo in termini di vite e menomazioni umane che l'attuale stato dell'arte provoca, ma anche economico, se si pensa che i costi —diretti e indiretti— quali l'impegno sanitario (cura e riabilitazione), il danneggiamentio alle cose, i costi legali, assicurativi e di assistenza sociale, le perdite di produzione, etc, arrivano a superare nel nostro Paese i **20 miliardi annui.**

Eppure in questo settore, per una volta, le risorse (provenienti dai proventi contravvenzionali) ci sarebbero, ed è inaccettabile che esse non vengano impiegate per la destinazione prevista dalla normativa.
Occorre una svolta ed una decisa volontà politica inerente tutto l'assetto finanziario derivante dalla mobilità e che, solo per quanto riguarda i proventi contravvenzionali provenienti dalle sanzioni comminate da Vigili Urbani, Polizia Stradale, Carabinieri, ecc..., ammonta a quasi quattro miliardi di euro annui.
Sono anni, e diverse Legislature, che non si riesce a mettere ordine in una normativa che a questo punto dobbiamo ritenere volutamente complessa.
Occorre altresì mirare a garantire gli utenti con un progetto di **certificazione a tratte della rete stradale**, un'ipotesi che a suo tempo fu ben valutata dal competente Ministero delle Infrastrutture, ma che fu poi lasciata cadere per lo sviluppo e la programmazione delle attività imperniate non sulla manutenzione ma sulla Legge Obiettivo.

Tale certificazione si configura anche come prodromica alla **valorizzazione dell'asset stradale** del Paese, attualmente non patrimonializzato.



Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

BUCHE STRADALI E LAVORI IN NERO: LO SCANDALO DI ROMA CAPITALE

"Buche stradali, lavori in nero e documenti falsi": non è il titolo di un film, ma la realtà che molti Italiani vivono quotidianamente. Emblematico il caso di Roma.

Le ultime indagini, condotte dai Carabinieri, hanno svelato un sistema colluso fatto di accordi tra imprenditori e funzionari della Provincia, per aggiudicarsi appalti sottobanco ed eseguire i lavori di manutenzione di strade e infrastrutture.

Un "*atteggiamento di compiacenza che sconfina nella subordinazione agli imprenditori dei dipendenti provinciali*" è stato definito dagli investigatori.

Così mentre le strade di Roma sprofondano in vistosi crateri e le Amministrazioni rischiano il default dell'erario pubblico per gestioni dissennate, i pubblici ufficiali coinvolti avrebbero dichiarato il falso in cambio di una "*probabile sussistenza di un'utilità*".

In barba ad ogni legge e normativa il sistema degli appalti per la manutenzione stradale considerato come "*affare di pochi*".
Provvedimenti esemplari ed immediati si attendono dalla magistratura per colpire questi (speriamo) pochi, che di un settore delicato ed essenziale qual è la manutenzione e sicurezza stradale, lucrano ed offendono l'intelligenza ed il portafoglio dei cittadini romani, costretti ad una situazione indegna – non ci sono altre parole – nella città più tassata di una nazione dove la pressione fiscale è già tra le più alte del mondo. Buche, lavori in nero e (se accertata la colpevolezza) a quando chiare ed irrevocabili lettere di licenziamento?

La vicenda fa venire alla luce un difetto italico: mai nessun controllo. I Sindaci ed i Presidenti dei venti Municipi romani - che vorrebbero tra l'altro più competenze - ad esempio dove erano?
Anche un bambino si sarebbe accorto—**volendo**— che qualcosa non andava (va?) nella vicenda urbana di manutenzione della Capitale (dalla pavimentazione, alla pulizia delle caditoie, dalla segnaletica al decoro urbano, ecc.), eppure c'è voluta un'inchiesta della Magistratura.

Il problema, pur reale, della nocività del massimo ribasso nelle gare non può fare da velo e giustificazione a tutto.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

NASCE L'APP. DI FINCO!

Per collegarsi e ricevere le principali notizie in tempo reale dalla Federazione scaricare subito **l'App da Apple Store** o, tra una settimana, **da Google Play .**

NASCE L'APP. DI FINCO!

DA UN IMPRENDITORE DI ANCONA: QUANTA BUROCRAZIA NEL SETTORE LAVORO. UN PASSO AVANTI E DUE INDIETRO

A partire dal 12 Marzo prossimo anche chi intende lasciare il proprio posto di lavoro, dovrà formalizzare le proprie dimissioni attraverso una procedura telematica piuttosto complicata che coinvolge l'Inps e il Ministero del Lavoro.

Il lavoratore dimissionario sarà tenuto a recuperare un codice PIN dall'ente previdenziale e poi accedere al sito Cliclavoro, portale del Ministero, sul quale anche le aziende sono tenute ad effettuare alcuni adempimenti obbligatori.

Ma oltre il danno in termini di tempo – prosegue l'imprenditore- *arriva anche la beffa. L'ente previdenziale ad oggi non ha ancora inviato a tutti i lavoratori italiani questo Pin, pertanto l'utente sprovvisto dovrà in prima battuta richiederlo attraverso il sito dell'Inps, che per ragioni di sicurezza gliene fornirà soltanto la metà e poi attendere, nell' A.D. 2016, il postino, che generalmente (previsione a volte fin troppo ottimistica) in una settimana gli recapiterà la parte mancante*.

Come se non bastasse, ottenuta l'iscrizione presso il portale di Cliclavoro la pratica di dimissioni non sarà immediatamente operativa, ma dovranno decorrere 7 giorni per "consolidare" la volontà del lavoratore dimissionario, una settimana in cui lo stesso potrà eventualmente ripensarci e revocare le dimissioni" – scrive Franco T., imprenditore di Ancona, che in una lettera alla Federazione ha espresso le proprie perplessità circa una delle novità introdotte dal Ministero del Lavoro nell'ambito dell'ultimo decreto attuativo del Jobs Act in materia di dimissioni telematiche.

LE LETTERE

(pubblichiamo solo quelle attinenti la vita d'impresa o fattori esterni che la possono influenzare)

DA UN IMPRENDITORE VENETO: PRESSIONE FISCALE INSOSTENIBILE

La PMI è massacrata di imposte e di burocrazia. Un imprenditore onesto e serio ha ormai poche speranze in questo Paese.
Basta, basta. Vado con la mia azienda in Slovenia. T.C. (lettera firmata).

Dispiace la scelta, ma il tema è reale.
La pressione fiscale e quella "burocratica" sono per le imprese - e non solo - che intendono assolvere completamente al loro dovere ormai insostenibili.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

UNI - NORME GENNAIO-FEBBRAIO 2016

Dando seguito alla collaborazione con UNI Ente Italiano di Normazione, finalizzata all'aggiornamento delle Federate e dei loro Associati sulle più recenti pubblicazioni di norme tecniche nei settori di interesse, qui di seguito vengono riportate in ordine di pubblicazione dal 19 dicembre all'8 febbraio, il numero e titolo delle norme, con un link alla specifica scheda di approfondimento nel catalogo UNI.

UNI EN 1364-1	Prove di resistenza al fuoco per elementi non portanti - Parte 1: Muri
UNI EN 12779	Sicurezza delle macchine per la lavorazione del legno - Sistemi fissi di estrazione di trucioli e polveri - Requisiti di sicurezza
UNI EN ISO 14123-2	Sicurezza del macchinario - Riduzione dei rischi per la salute derivanti da sostanze pericolose emesse dalle machine - Parte 2: Metodologia per la definizione delle procedure di verifica
UNI EN 16687	Prodotti da costruzione - Valutazione del rilascio di sostanze pericolose - Terminologia
UNI EN 16648	Conservazione dei beni culturali - Metodi di trasporto
UNI EN ISO 16283-2	Acustica - Misure in opera dell'isolamento acustico in edifici e di elementi di edificio - Parte 2: isolamento dal rumore di calpestio
UNI EN 15975-1	Sicurezza della fornitura di acqua potabile - Linee guida per la gestione del rischio e degli eventi critici - Parte 1: Gestione degli eventi critici
UNI EN 16508	Attrezzature provvisionali di lavoro - Copertura ed incapsulamento temporanei delle costruzioni - Requisiti prestazionali e di progettazione
UNI EN 13634	Calzature di protezione per motociclisti - Requisiti e metodi di prova
UNI ISO 13381-1	Monitoraggio e diagnostica dello stato delle machine – Prognostica - Parte 1: Linee guida generali
UNI ISO 18431-1	Vibrazioni meccaniche e urti - Elaborazione del segnale - Parte 1: Introduzione generale
UNI ISO 18431-2	Vibrazioni meccaniche e urti - Elaborazione del segnale - Parte 2: Finestra temporale per l'analisi con la trasformata di Fourier
UNI ISO 18431-3	Vibrazioni meccaniche e urti - Elaborazione del segnale - Parte 3: Metodi di analisi del tempo in frequenza
UNI ISO 18431-4	Vibrazioni meccaniche e urti - Elaborazione del segnale – Parte 4 Analisi dello spettro di risposta agli urti
UNI EN 16572	Conservazione dei beni culturali - Glossario dei termini tecnici relativi alle malte di allettamento e gli intonaci utilizzati nel patrimonio culturale
UNI EN 1808	Requisiti di sicurezza per le piattaforme sospese a livelli variabili - Progettazione strutturale, criteri di stabilità, costruzione – Esami e prove
UNI 11617	Pavimenti modulari sopraelevati amovibili interni - Istruzioni alla progettazione, per l'installazione e la manutenzione
UNI EN ISO 13849-1	Sicurezza del macchinario - Parti dei sistemi di comando legate alla sicurezza - Parte 1: Principi generali per la progettazione
UNI EN 13209-2	Articoli per puericoltura - Zaini porta-bambini - Requisiti di sicurezza e metodi di prova - Parte 2: Zaini di materiale flessibile
UNI EN ISO 12127-1	Indumenti per la protezione contro calore e fiamma - Determinazione della trasmissione del calore di contatto attraverso l'indumento o i materiali costituenti - Parte 1: Calore di contatto prodotto con cilindro riscaldato
UNI EN 1307	Rivestimenti tessili per pavimentazioni – Classificazione
UNI EN 1628	Porte pedonali, finestre, facciate continue, inferiate e chiusure oscuranti - Resistenza all'effrazione - Metodo di prova per la determinazione della resistenza sotto carico statico
UNI EN 1629	Porte pedonali, finestre, facciate continue, inferiate e chiusure oscuranti - Resistenza all'effrazione - Metodo di prova per la determinazione della resistenza sotto carico dinamico
UNI EN 1630	Porte pedonali, finestre, facciate continue, inferiate e chiusure oscuranti - Resistenza all'effrazione - Metodo di prova per la determinazione della resistenza all'azione manuale di effrazione
UNI CEN/TS 15398	Rivestimenti resilienti, tessili e laminati per pavimentazioni - Simboli normalizzati per i rivestimenti per pavimentazioni - Elemento complementare
UNI EN ISO 28721-2	Smalti porcellanati - Apparecchi smaltati per impianti industriali - Parte 2: Descrizione e specifiche relative alla resistenza chimica e allo sbalzo termico

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

ASSOCIATE FINCO

ACMI *(Associazione Chiusure e Meccanismi Italia)*
Presidente : Nicola Fornarelli
Vice Presidente: Antonio Ferraro
Presidente Onorario: Vanni Tinti

AIPAA *(Associazione Italiana per l'Anticaduta e l'Antinfortunistica)*
Presidente: Giuseppe Lupi
Direttore: Tommaso Spagnolo
Vice Presidente: Michele Brambati

AIPE *(Associazione di Imprese di Pubblicità Esterna)*
Presidente: Aga Dr.ssa Rossi
Direttore Generale: Ettore Corsale

AISES *(Associazione Italiana Segnaletica e Sicurezza)*
Presidente: Gabriella Gherardi
Vice Presidente: Antonio Pinca

AIIT *(Associazione Imprese Impianti Tecnologici)*
Presidente: Bruno Ulivi
Vice Presidenti: Riccardo Cerrato, Carlo Antonio Gandini
Segretario: Roberto Vinchi

AIZ *(Associazione Italiana Zincatura)*
Presidente: Carmine Ricciolino
Vice Presidente: Giuseppe Caldarera, Ugo Bottanelli

ANACS *(Associazione Nazionale Aziende di Cartellonistica Stradale)*
Presidente: Davide Castagnoli
Vice Presidente: Elena Orlandi
Direttore: Paolo Bertaggia

ANFIT *(Associazione Nazionale per la Tutela della Finestra Made in Italy)*
Presidente : Laura Michelini
Vice Presidente: Guido Puccinelli
Direttore Tecnico: Piero Mariotto

ANNA *(Associazione Nazionale Noleggio Autogru e Trasporti Eccezionali)*
Presidente: Daniela Dal Col
Vice Presidente: Angelo Gino
Past Presidente: Sergio Pontalto

ARCHEOIMPRESE *(Aziende italiane che operano nel settore dell'archeologia)*
Presidente: Claudio Calastri
Vicepresidenti : Monica Girardi, Luca Mandolesi

ARI *(Associazione Restauratori d'Italia)*
Presidente: Antonella Docci
Vice Presidente: Fabiana Fondi
Segretario: Marina Maugeri

ASSINGEO *(Associazioni Industrie Nazionali Geosintetici)*
Presidente: Francesco Fontana

ASSITES *(Associazione Italiana Tende, Schermature solari e Chiusure Tecniche Oscuranti)*
Presidente : Fabio Gasparini
Vice Presidenti : Maurizio Bottaro, Marino Faini

ASSOBON *(Associazione Nazionale Imprese Bonifica Mine ed Ordigni Residui Bellici)*
Presidente : Giannantonio Massarotti
Consigliere: Stefano Gensini

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE...

ASSOFRIGORISTI *(Associazione Italiana Frigoristi)*
Presidente : Gianluca De Giovanni
Vice Presidente: Franco Faggi
Direttore Marco Masini

ASSOROCCIA *(Associazione Nazionale costruttori opere di difesa dalla caduta di massi e valanghe)*
Presidente: Carlo Miana
Vice Presidente: Diego Dalla Rosa
Direttore Generale: Bruno Zanini

ASSOVERDE *(Associazione Italiana Costruttori del Verde)*
Presidente: Antonio Maisto
Vice Presidente: Pasquale Gervasini
Segretario Generale: Federico Ospitali

CNIM *(Comitato Nazionale Italiano Manutenzione)*
Presidente: Aurelio Salvatore Misiti

FEDERMOBILITA' *(Forum Regionale, Locale e Urbano della Mobilità Sostenibile)*
Presidente: Alfredo Peri
Vice Presidenti: Giovanni De Nicola, Giovanni Forciniti
Direttore: Annita Serio

FIAS *(Federazione Italiana delle Associazioni Specialistiche Sottosuolo)*
Presidente: Massimo Poggio
Vice Presidenti: Ing. Mauro Buzio P.I. Claudio Guareschi

AIF – FIAS *(Associazione Imprese Fondazioni - consolidamenti - indagini nel sottosuolo)*
Presidente: Antonio Arienti

ANIG HP – FIAS *(Associazione Imprese Fondazioni)*
Presidente: Alberto Stella

ANISIG – FIAS *(Associazione Nazionale Imprese Specializzate in Indagini Geognostiche)*
Presidente : Mauro Buzio

ANIPA - FIAS *(Associazione Nazionale Imprese Pozzi per Acqua)*
Presidente: Claudio Guareschi

FIPER *(Federazione Italiana Produttori di Energia da Fonti Rinnovabili)*
Presidente : Walter Righini
Vice Presidente: Hanspeter Fuchs, Carlo Rinaldi
Direttore: Vanessa Gallo

FIRE *(Federazione Italiana per l'Uso Razionale dell'Energia)*
Presidente: Cesare Boffa
Vice Presidente: Giuseppe Tomassetti
Direttore : Dario Di Santo

FISA – FIRE SECURITY ASSOCIATION *(Fire Security Association)*
Presidente : Marco Patruno

IPAF ITALIA *(International Powered Access Federation - Italia)*
Presidente: Vincenzo Andreazza
Responsabile Ipaf Italia; Maurizio Quaranta
Direttore/Segretario: Lorenzo Perino

LIGNIUS *(Associazione Nazionale Italiana Case Prefabbricate in Legno)*
Presidente: Johann Waldner
Vice Presidente: Gunther Pallweber

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE....

PILE *(Produttori Installatori Lattoneria Edile)*
Presidente: Fabio Montagnoli
Tesoriere : Palmiro Bartoli

SISMIC *(Associazione Tecnica per la Promozione degli Acciai Sismici per il Cemento Armato)*
Presidente : Donatella Guzzoni
Vice Presidenti: Ruggero Brunori, Giuseppe Pasini
Direttore: Roberto Treccani

UNICMI (Acai+Uncsaal) *(Unione Nazionale delle Industrie delle Costruzioni Metalliche dell'Involucro e dei Serramenti)*
Presidente: Riccardo Casini
Vice Presidente Vicario: Donatella Chiarotto
Direttore Generale : Pietro Gimelli

UNION *(Unione Italiana Organismi Notificati)*
Presidente: Iginio S. Lentini

UNIONE ENERGIA ALTO ADIGE – SEV *(Federazione dell'Energia Raiffeisen e Consorzio Biomassa Alto Adige)*
Presidente Fuchs Hanspeter

ZENITAL *(Ass. Italiana Sistemi di Illuminazione e Ventilazione naturali, e per il controllo di fumo e calore)*
Presidente: Luca Marzola
Vice Presidente: Raffaele Scognamiglio
Direttore: Giuseppe Giuffrida

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

...SEGUE

ACI
Presidente: Angelo Sticchi Damiani

GRID PARITY 2 SRL
Presidente: Giovanni Simoni
Vice Presidenti: Vito Umberto Vavalli, Luciano Brandoni
Direttore: Vito Umberto Vavalli

NEXTSTRATEGY
Amministratore delegato: Stefano Cicchelli
Direttore e Consigliere Delegato FincAcademy: Roberto Maran

S.T.A. DATA SRL
Amministratore Delegato: Adriano Castagnone
Direttore/Segretario : Simonetta Verdi

TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.
Presidente: Paolo Cirino Pomicino
Vice Presidente: Pietro Fratta
Amministratore Delegato : Agostino Chisari

TESAV TECNOLOGIE E SERVIZI AVANZATI
Presidente : Guelfo Tagliavini
Vice Presidenti: Andrea Penza, Vito Donato Grippa

Per ulteriori informazioni sulle associate potete
consultare il sito Finco **www.Fincoweb.org - Area associate**

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

FINCO
Via Brenta, 13 - 00198 Roma
Tel 06 8555203 - fax 06 8559860
e-mail segreteria@fincoweb.org - sito web www.fincoweb.org

*La presente newsletter vuole essere un agile e trasparente strumento di informazione sulle posizioni Finco. La Federazione tuttavia non vuole assolutamente risultare invasiva degli spazi e-mail dei destinatari. Pertanto basterà inviare una e-mail con scritto **"CANCELLAMI"** per essere eliminati dalla mailing list.*

A cura dell' Ufficio Comunicazione Finco