

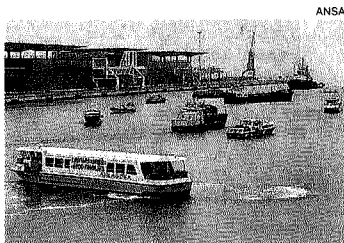
GL 9HQHUGu IHEEUDLR

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	14/02/2020	<i>PORTO DI VENEZIA BLOCCATO, MAXI MANIFESTAZIONE DEI MARITTIMI (M.Morino)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	14/02/2020	<i>APPALTI. PER LE RITENUTE CERTIFICAZIONE DA PRESENTARE ENTRO IL 24 FEBBRAIO (G.Latour)</i>	5
9	Il Sole 24 Ore	14/02/2020	<i>MONTATO L'IMPALCATO DEL PONTE DI GENOVA (R.De Forcade)</i>	7
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
1	Italia Oggi	14/02/2020	<i>CON IL DECRETO MILLEPROROGHE MEDICI IN CORSIA DAI 20 AI 70 ANNI (M.Damiani)</i>	8
1	Italia Oggi	14/02/2020	<i>PROROGATE LE NOMINE DEI REVISORI (M.Pollio)</i>	10
1	Italia Oggi	14/02/2020	<i>ROBERTO GUALTIERI: BASTA BANDI GRATIS PER I PROFESSIONISTI</i>	11
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
18	Il Sole 24 Ore	14/02/2020	<i>I FONDI EUROPEI RENDONO DI PIU' SE SONO INVESTITI IN FORMAZIONE (P.Bianchi)</i>	12

**LA BUROCRAZIA FERMA IL DRAGAGGIO DEI CANALI**

**Porto di Venezia  
 bloccato, maxi  
 manifestazione  
 dei marittimi**



ANSA

Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa

dell'insabbiamento dei fondali. Sotto accusa burocrazia e processi decisionali troppo lunghi. Mancati escavi dei canali e riduzione del pescaggio hanno reso difficoltosa l'accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono sempre più grandi.

**Marco Morino** — a pag. 8

# Venezia, la sabbia blocca il porto Maxi manifestazione dei marittimi

**ATTIVITÀ MARITTIMA**

La riduzione del pescaggio allontana dallo scalo veneto le grandi portacontainer

Burocrazia e processi decisionali lunghi bloccano il dragaggio dei canali

**Marco Morino**

Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell'insabbiamento dei fondali. Sotto accusa la cattiva burocrazia e i processi decisionali troppo lunghi. I mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l'accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi. Il punto di partenza di questo ragionamento è che il sistema porto è la vera ricchezza di Venezia e della laguna: il sistema formato dai porti di Venezia e Chioggia genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti e 55.704 nella città metropolitana. Il sistema porto nel suo complesso genera un fatturato a Venezia di 21 miliardi (si veda «Il Sole 24 Ore» del 23 gennaio scorso).

Ieri mattina più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche

da ormeggio e da lavoro hanno solcato le acque di Venezia azionando le sirene, nella manifestazione che ha segnato la formazione di un "fronte" fra istituzioni, rappresentanze imprenditoriali nazionali e locali e il mondo del lavoro, per la difesa del porto. Emblematico il titolo della giornata: "E se rovesciamo Venezia?", ovvero rigetto della monocultura dominante di turismo e città museale, modello messo in crisi prima dall'acqua alta, quindi dalla scomparsa del turismo asiatico a causa del coronavirus.

Nata su iniziativa dell'associazione agenti marittimi, guidata da Alessandro Santi, e della federazione nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci, la manifestazione è culminata con la firma di un "Manifesto per il rilancio della città-porto" sottoscritto, primo fra tutti, dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Il manifesto accusa tutti quelli che hanno «rallentato e non mantenuto le promesse», in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l'escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l'accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una «morte di Venezia». Sono state poi smentite le fake news costruite su Venezia in questi anni, anche a livello internazionale, in tema di inquinamento, interrimento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta. «No alla monocultura del turismo e rilancio della risorsa storica del porto» ribadiscono con forza gli agenti marittimi.

Spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi (imprese di spedizioni): «Come sappiamo bene noi operatori - dice - questo immobilismo,

questa incapacità del pubblico di assumere decisioni semplici ma fondamentali per il futuro del porto e del suo indotto, non sono a costo zero: quest'anno Venezia ha perso un importante servizio diretto, operato da Ocean Alliance». Moretto allude alla recente decisione della maggiore compagnia cinese di abbandonare definitivamente Venezia perché le sue navi rischiano di incagliarsi nel canale Malamocco-Marghera, ormai interrato e incapace di garantire il transito a navi grandi (per il trasporto container) con un pescaggio superiore ai 10 metri e mezzo. Confermate invece le toccate ai porti di Trieste, Genova e La Spezia.

E se il canale che porta a Marghera, in assenza di interventi rapidissimi, è destinato a chiudersi per molte delle navi in esercizio, questo destino è già realtà per il canale Vittorio Emanuele, nato come ingresso alternativo al canale Malamocco-Marghera e ridotto oggi, dall'interramento e dai mancati dragaggi a una profondità di circa 6 metri che lo hanno messo fuori gioco.

«La competitività del nostro Paese - continua Silvia Moretto -, da un punto di vista produttivo e logistico, si gioca sulla connettività, sulla sua capacità di attivare e mantenere collegamenti e qualità dei servizi alla merce. Ebbene: questo è uno dei tanti casi di come in Italia le cose vadano esattamente nella direzione opposta. Per questo abbiamo deciso di aderire come Fedespedi all'evento "E se rovesciamo Venezia?": per dare risonanza nazionale e sensibilizzare le istituzioni su un problema che non è solo di Venezia. È un tema che sta a cuore a tutta la comunità logistica italiana».



ANSA

**In mare.** Le imbarcazioni che ieri a Venezia hanno dato vita alla manifestazione a difesa del porto

**24 ORE**

**BTP triennali, domanda boom a tassi sotto zero**

Alto sulla lira e sui titoli, per chi torna in Italia

**Opere prioritarie, ultimato solo il 24%**

200 opere di manutenzione in corso

**Note Telecom, spunta il 30% nell'ultimo trimestre**

**Il Sole**

**2**

**moeda**

**Economia & Imprese**

**Venezia, la sabbia blocca il porto**

**Maxi manifestazione dei marittimi**

**L'agricoltura, cotta esce dal commissariamento**

**Il Sole**

**1**

# 200 mila

## Appalti

### Per le ritenute certificazione da presentare entro il 24 febbraio

È il valore-soglia superato il quale i contratti "labour intensive" rientrano nella nuova disciplina che prevede controlli sulla regolarità fiscale delle aziende coinvolte

— Servizi alle pagine 23-24

# Appalti e ritenute, certificazione da presentare entro il 24 febbraio

## ADEMPIMENTI

Le indicazioni degli sportelli dell'Agenzia sul nuovo documento

Le imprese: «È eccessivo il peso degli oneri di controllo a nostro carico»

### Giuseppe Latour

Il nuovo Durf, la certificazione che salva le imprese dai pesantissimi adempimenti in materia di ritenute fiscali, andrà presentato dall'appaltatore al proprio committente entro cinque giorni lavorativi dalla scadenza del termine per i versamenti. Quindi, in fase di prima applicazione, bisognerà attivarsi al massimo il 24 febbraio. Anche se sulle sanzioni ci sarà una moratoria fino al 30 aprile prossimo.

L'importante chiarimento, che cristallizza il calendario per le imprese, arriva dalle indicazioni interne che l'agenzia delle Entrate ha appena messo a disposizione dei propri funzionari. Con l'obiettivo di dare istruzioni su una norma che avrà «significativi riflessi sull'attività degli uffici».

La norma, sulla quale mercoledì le Entrate hanno diffuso la circolare 1/E, prevede che il certificato sia messo a

disposizione dagli uffici territoriali dell'Agenzia: non serve, quindi, una richiesta specifica. Per facilitare l'adempimento, però, è stato comunque predisposto un fac-simile.

In attesa di un applicativo centrale che produca automaticamente questi certificati, consentendo la verifica immediata del loro contenuto, è stata predisposta una soluzione provvisoria, per rispettare i tempi molto stretti. La nuova funzione è stata sviluppata dalla Direzione regionale della Lombardia e sarà reperibile all'interno dell'applicativo chiamato «Tcer». Il software consentirà, all'inizio, la produzione del certificato solo con riferimento all'ultimo giorno del mese precedente rispetto alla data della richiesta. Sono previste a breve delle migliori tecniche che consentiranno anche l'emissione di certificati relativi a qualunque mese.

L'applicativo risconterà l'esistenza dei quattro requisiti previsti dalla legge e produrrà una bozza di certificato con esito positivo o negativo. Il funzionario avrà il compito di verificare «con attenzione» questi risultati. In caso di esito negativo, saranno evidenziati solo i requisiti non soddisfatti dall'impresa.

Se l'esito negativo dipende dai carichi, sarà possibile fare un passaggio ulteriore e interrogare i web service degli agenti della riscossione ottenendo, per il codice fiscale analizzato, il dettaglio dei carichi: questo documento potrà essere consegnato al

contribuente, su richiesta, per effettuare le sue verifiche sulla propria posizione. C'è anche la possibilità che il contribuente ritenga il certificato non corretto: in questo scenario potrà rivolgersi all'ufficio che lo ha emesso, segnalando i dati che ritiene non siano stati considerati e chiedendo il riesame. L'Agenzia dovrà procedere «tempestivamente» a una verifica ed eventualmente all'emissione di un nuovo certificato.

In un caso bisognerà fare attenzione particolare: può succedere che il contribuente abbia effettuato un pagamento l'ultimo giorno del mese. Questo, per un problema di tempi tecnici, potrebbe non rientrare nel flusso di dati degli sportelli.

Sulla circolare, intanto, arrivano le prime reazioni. Il presidente Ance, Gabriele Buia spiega che «non ci sono le risposte che ci aspettavamo». A preoccuparlo è soprattutto il fatto che «nonostante le promesse di semplificare, si introduca un grande carico di oneri. Le imprese dovranno strutturarsi per fare controlli più che per impegnarsi nello sviluppo. Mi chiedo come si farà, in un settore come il nostro, a controllare tutta la filiera dei subappaltatori». La norma, insomma, «è da riscrivere».

Francesco Quattrone, direttore lavoro e relazioni sindacali di Federdistribuzione, sottolinea che la circolare «ha chiarito alcuni passaggi: è positiva l'esclusione dall'applicazione della norma della somministrazione lecita

di manodopera». Tuttavia, «resta il nodo relativo al ruolo di controllore del committente. Un ruolo delicato e

oneroso che prevede la responsabilità anche in merito alla congruenza dei

versamenti rispetto alle retribuzioni, senza avere a disposizione strumenti per effettuare queste verifiche».

**IN BREVE**

**1. L'applicativo**

Gli uffici delle Entrate avranno a disposizione un software che, all'inizio, produrrà il certificato solo con riferimento all'ultimo giorno del mese precedente rispetto al momento della richiesta. A breve ci saranno migliorie tecniche che consentiranno di guardare a qualunque mese

**2. L'esito**

Il software verificherà l'esistenza dei quattro requisiti previsti dalla legge e produrrà una bozza di certificato, positivo o negativo. Il funzionario avrà il compito di verificare i risultati. Se l'esito negativo dipende dai carichi, sarà possibile ottenere il dettaglio dei carichi per analizzare la propria posizione



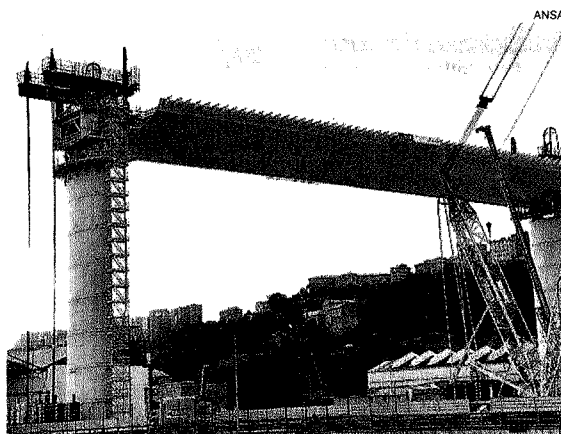
**PANORAMA**  
**IL DOPO-MORANDI**

# Montato l'impalcato del ponte di Genova

Prende forma a Genova il ponte-nave disegnato da Renzo Piano e destinato a sostituire il Morandi. È iniziato mercoledì sera e arrivato a compimento nel primo pomeriggio di ieri il varo del primo maxi impalcato, da 100 metri, del nuovo ponte sul Polcevera. Il manufatto, del peso di oltre 1.800 tonnellate, è stato montato tra le pile 8 e 9, portandolo in quota a un'altezza di 40 metri. Si tratta del primo di tre impalcati lunghi 100 metri ciascuno. Complessivamente il viadotto conterà 19 impalcati (9 sono già montati), 16 dei quali di 50 metri l'uno e i rimanenti il doppio. L'operazione di varo è stata rinviata di quasi due giorni rispetto a quanto programmato perché, dopo rilievi topografici, è risultato che la campata misurava qualche centimetro di troppo; ed è stato necessario un intervento di profilatura. Il sollevamento è cominciato mercoledì sera ma poi è stato interrotto durante le ore notturne ed è ripreso alle prime luci dell'alba di ieri. In merito a questa interruzione, il commissario straordinario, e sindaco di Genova, Marco Bucci, ha spiegato che al cantiere «non hanno voluto correre un rischio e hanno fatto bene, ora bisogna capire come recuperare». Con la prossima settimana i costruttori contano di ultimare la realizzazione delle pile, 18 in totale. Ma le campate da realizzare sono ancora 10. In base al cronoprogramma, tutti gli impalcati dovrebbero essere in quota entro il 20 marzo. E per una decina di giorni, dal 3 al 14 marzo, è prevista l'interruzione, per i lavori, della linea ferroviaria che transita sotto la futura campata 10-11.

—**Raoul de Forcade**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Maxi trave.** Il ponte è costruito da Salini e Fincantieri













