

## **RASSEGNA STAMPA CGIL FVG – martedì 10 aprile 2018**

(Gli articoli della presente rassegna, dedicata prevalentemente ad argomenti locali di carattere economico e sindacale, sono scaricati dal sito internet dei quotidiani regionali. La Cgil Fvg declina ogni responsabilità per i loro contenuti)

### **ATTUALITÀ, ECONOMIA, REGIONE (pag. 2)**

**Campagna nel vivo. Incontri-maratona e gazebo in piazza (Piccolo)**

**Scuola, l'abuso della 104 per riuscire ad avere il trasferimento al Sud (M. Veneto, 3 articoli)**

**Dagli asili ai trasporti, i bonus ai dipendenti sfondano nelle imprese (M. Veneto, 3 articoli)**

**In Austria tempi lunghi per il tunnel verso il Fvg (M. Veneto)**

**La vendita dell'Aeroporto vale 40 milioni di euro (M. Veneto, 3 articoli)**

**Weissenfels prevede assunzioni (M. Veneto)**

### **CRONACHE LOCALI (pag. 8)**

**Lo scalo fa il pieno di assunzioni stabili "arruolati" 133 operai (Piccolo Trieste, 2 articoli)**

**Ospedale del futuro, i medici: non bastano i posti letto previsti (Gazzettino Pordenone)**

***n.b. la Rassegna stampa di oggi viene pubblicata in edizione abbreviata***

## **ATTUALITÀ, ECONOMIA, REGIONE**

### **Campagna nel vivo. Incontri-maratona e gazebo in piazza (Piccolo)**

di Giovanni Tomasin - La campagna elettorale entra finalmente nel vivo. Dopo un inizio cauto, dovuto anche alle lentezze nella scelta del candidato nel campo del centrodestra e per i pentastellati, fioccano ora come funghi i gazebo e i dibattiti con i candidati. Per toccare con mano il fenomeno basta fare una passeggiata in piazza della Borsa a Trieste. I gazebo del Carroccio sono ben due: quello del partito (con il candidato-vicesindaco Pierpaolo Roberti persistentemente presente sui volantini come di persona) e quello del candidato Federico Pastor, il cui faccione campeggia su un manifesto. C'è spazio anche per Autonomia responsabile, la formazione dell'ex presidente Renzo Tondo. Subito a fianco il grande gazebo del Partito democratico, da cui fa capolino un manifesto con un'Antonella Grim in giacchetta gialla su sfondo arcadico e campagnolo. E mentre il capo della Lega Matteo Salvini è impegnato a battere il territorio, pare che anche i vertici forzisti regionali siano alla ricerca di nomi grossi da portare sul territorio. Fitto il calendario degli eventi a cui parteciperanno i candidati presidenti. Oggi dalle 9.30 alle 12 il candidato del centrosinistra Sergio Bolzonello, il pentastellato Alessandro Fraleoni Morgera e l'autonomista Sergio Cecotti parteciperanno a una tavola rotonda organizzata alla Camera del lavoro dalla Cgil regionale. Introdotto dal segretario generale Villiam Pezzetta e moderato dal giornalista Nicola Angeli, l'incontro non vedrà la partecipazione del candidato del centrodestra Massimiliano Fedriga, impegnato altrove. Il sindacato presenterà ai candidati un documento programmatico in tema di lavoro, politiche industriali, welfare, riforme, infrastrutture, scuola e formazione. Domani il terzetto si riunirà nuovamente, a quanto pare sempre senza Fedriga, nella sede di Confindustria Udine a palazzo Torriani. Si tratterà di un incontro per pochi, a cui si accede su invito. Quanto ai giorni successivi, le agende dei candidati sono ancora in fase di elaborazione ed è difficile dire chi ci sarà quando e dove. Sappiamo con certezza che giovedì Fraleoni Morgera parteciperà a un altro incontro udinese, organizzato da "Cantiere Friuli". Venerdì prenderà parte invece a un incontro a Portopiccolo organizzato da Confindustria Venezia Giulia. La sera del giorno stesso parteciperà a un faccia a faccia che si terrà all'Avalon di Borgo Grotta. Ci dovrebbero essere tutti i candidati, Fedriga incluso, tranne Bolzonello: il portastendardo del centrosinistra sarà sostituito dal candidato dem Roberto Cosolini, ex sindaco di Trieste. Di Fedriga sappiamo anche che prenderà parte a un incontro che si terrà venerdì 20 aprile, organizzato dall'ordine dei medici. Di Bolzonello si sa invece che sabato alle 14.30 parteciperà a un incontro in Molo IV a Trieste: al centro la materia sanitaria. Saltando alla prossima settimana, mercoledì 18 aprile si terrà nella biblioteca comunale di Monfalcone un dibattito organizzato dalle Acli a cui dovrebbero partecipare alcuni dei candidati, forse tutti. Nel frattempo anche il candidato del Patto per l'Autonomia si dà da fare. L'ex sindaco di Udine Sergio Cecotti è stato fotografato a Udine assieme a un gruppo di indipendentisti triestini, capitanati dall'ex candidato Giorgio Marchesich, con tanto di bandiere alabardate (e anche con un'aquila friulana). Marchesich diffonde il contenuto sui social network scrivendo: «Il 29 aprile - anche a Trieste - si può votare Sergio Cecotti presidente!».

### **Scuola, l'abuso della 104 per riuscire ad avere il trasferimento al Sud (M. Veneto)**

di Elena Del Giudice - No, non siamo perfetti. I "furbetti della 104" esistono anche in Friuli Venezia Giulia, ma sono rari. Ricordiamo il caso di Pordenone, dove un dipendente della Provincia è finito nei guai per l'utilizzo improprio dei permessi per l'assistenza ai disabili, o il più recente di Gorizia, i "furbetti del cartellino" dove ad essere indagati erano dipendenti pubblici della Sanità. Visti i casi che si contano sulle dita di una mano, il paragone con la Sicilia dipinta dal governatore Musumeci ci vede più che virtuosi. Nell'isola 2.350 dipendenti regionali, su un totale di 13 mila (il 18%), usufruiscono dei permessi della legge 104. In una recente conferenza stampa Nello Musumeci ha denunciato addirittura i casi limite di chi si è fatto adottare da persone anziane per ottenere prima la pensione. Dall'altra parte della penisola, per la precisione a Trento, l'ex dirigente responsabile della centrale unica di emergenza 112 è finita sotto indagine (attualmente si trova ai domiciliari) con l'accusa di truffa e peculato perché avrebbe abusato dei permessi previsti dalla ex legge 104. Da infermiera era arrivata ad essere dirigente della Centrale unica di emergenza passando per l'ospedale "Santa Chiara" dov'era caposala in alcuni reparti e ad essere responsabile del servizio infermieristico nel distretto Alto Garda e Ledro. Ben cinquanta sono i fatti contestati a Luisa Zappini, e stando a una ricostruzione del comportamento illecito da parte degli uomini della Squadra Mobile della Questura di Trento, la all'epoca dirigente, durante le sue assenze da lavoro per assistere al familiare malato si sarebbe recata a New York (Capodanno 2014), alle Maldive (nel 2015), a Parigi (nel 2015 e 2016) e in Honduras (fine agosto 2017). Il danno causato dai "furbetti della 104" va oltre quello erariale, va oltre la truffa o il peculato, perché mina alle fondamenta una legge importantissima che va in soccorso alle persone, e non sono poche, che si occupano di un familiare disabile. E se ci si riflette, tre giorni al mese di permesso per dedicarsi in via esclusiva al proprio caro, non sono nulla sui 30, o 31, in cui sempre e comunque ci si occupa della persona cara, cercando di conciliare lavoro, famiglia, casa, assistenza... La 104 è una legge di civiltà. Chi la sfrutta non avendone i titoli, chi ne abusa per farsi gli affaracci propri, commette non solo un illecito, ma una carognata nei confronti di chi, invece, ne ha diritto e la utilizza in modo appropriato. Ma, purtroppo, questa è l'Italia, dove pare che l'imbroglio possa premiare di più dell'onestà. Il pericolo è che, in nome di una "revisione" delle regole, si finisca - come spesso è accaduto - per penalizzare chi ha un diritto, e semplicemente rendere l'escamotage un po' più arzigogolato a chi cerca sempre di fregare gli altri. È una questione di cultura? Anche. Azzardiamo dando una scorsa ai dati che fotografano il ricorso alla 104 per ottenere il trasferimento all'interno del mondo della scuola. Secondo uno studio di Tuttoscuola su dati del Miur, rispetto alla media nazionale del 10% di professori delle superiori che si sono avvalsi della precedenza accordata dalla 104 nei trasferimenti da una provincia all'altra, la percentuale a Nordovest è stata solo del 2,3%, nel Nordest dell'1,8%, nel Centro del 4,6%, contro il 23,5% della Sicilia e il 24% della Calabria. Nelle materne e nelle primarie un maestro su 5 si è valso della precedenza per l'assistenza ai familiari con disabilità. Di questi il 90% ha chiesto il trasferimento al Sud; in particolare il 75% in tre regioni: Campania, Calabria e Sicilia. Volete sapere qual è la percentuale in Friuli Venezia Giulia? Zero per cento; meno dell'1% in Veneto, per la precisione 0,7%, 6,9% in Piemonte. In Puglia la percentuale balza al 37,2%, al 66,6% in Campania, il 72,9% in Sicilia, 79,5% in Calabria. Record assoluto tra le province per Agrigento: 100%. Il Rapporto annuale dell'Inps 2017, che fa riferimento al 2016, dice che erano oltre 462 mila i lavoratori del settore privato che hanno usufruito delle varie tipologie di permesso previste dalla legge 104. Ma non fornisce il dato relativo alla platea, ovvero quanti siano i lavoratori dipendenti in Italia. Ma il presidente dell'istituto Tito Boeri aveva chiaramente definito «troppo alta» l'incidenza di questi permessi nel pubblico impiego, con sei giorni pro capite l'anno a fronte di 1,5 giorni nel settore privato (maggiore quindi di quattro volte). Nel settore pubblico - sempre numeri Inps - erano 440.000 persone (su circa 3 milioni di lavoratori complessivi) ad usufruire dei permessi legge 104, mentre nel privato i titolari sono 450.000 su una platea molto maggiore.

## **In Regione il 13% dei dipendenti si avvale della norma**

### **Il diritto accertato previa una visita medica**

*testi non disponibili*

#### **Dagli asili ai trasporti, i bonus ai dipendenti sfondano nelle imprese (M. Veneto)**

di Maura Delle Case - Nonostante la previsione a norma del Tuir (Testo unico delle imposte sui redditi), dati addirittura 1986, il welfare è rimasto per anni un illustre sconosciuto nelle aziende. Oggi pare finalmente pronto a decollare. Spinto da una nuova cultura del fare impresa e ancor più dalla convenienza fiscale decretata dalle ultime due leggi di Stabilità. Nell'arco di un triennio, dal 10%, le imprese che in Italia hanno trasformato il "classico" premio di risultato cash in welfare sono passate infatti al 20%. Raddoppiate. Una tendenza destinata a confermarsi nel futuro prossimo grazie a norme, come le citate finanziarie nazionali, che hanno introdotto benefici fiscali sia per le imprese che per i lavoratori. Oggi il welfare aziendale conviene. A tutti. E l'economia se ne sta accorgendo, anche in Friuli Venezia Giulia dove sempre più imprese, specie strutturate (ma non solo) hanno firmato accordi sindacali di secondo livello, che appunto prevedono l'erogazione della premialità sotto forma di beni e servizi. La regione ha per altro fatto da apripista in campo metalmeccanico firmando il primo accordo nazionale sul premio retribuito in welfare. «L'abbiamo sottoscritto alla Marcegaglia di San Giorgio», ricorda con soddisfazione Pasquale Stasio, segretario regionale di Fim Cisl, che a proposito della nuova tendenza certifica: «Dal 2014 abbiamo assistito a una crescita esponenziale dei premi erogati non più cash ma attraverso beni e servizi. Anche per effetto del Contratto nazionale dei metalmeccanici che, firmato nel 2016, ha fatto da apripista e accelerato ancor più il processo di trasformazione». Da Ccnl, infatti, le aziende devono riconoscere alle proprie tute blu una quota in beni e servizi pari a 150 euro iniziali che nel triennio arriveranno a 200. Obbligo, va detto, che alle imprese conviene. «Risparmiano infatti dal 30 al 40 per cento tra tasse e contributi che invece sul premio "tradizionale" sono tenute a versare. Un vantaggio che in diversa misura investe anche i lavoratori per i quali il welfare vale un risparmio, tra Irpef e contributi, del valore di circa il 20 per cento». Se nel caso del premio cash, il lavoratore percepiva il bonus in busta paga, nel caso del welfare si assiste a una vera e propria rivoluzione che investe forma e sostanza dal premio. «Di fatto, oltre il 90% delle spese sostenute mediamente da una famiglia possono essere fatte rientrare nella quota del welfare aziendale. Si va - fa sapere il sindacalista - dal pagamento di beni e servizi scolastici, come tasse universitarie, rette di asili nido, in alcuni casi anche scuolabus, ai servizi socio-sanitari, dalle badanti all'assistenza per le persone disabili ai pacchetti per il check-up salute, passando per l'abbonamento in palestra e le rette per i centri estivi dei propri figli. Fino ai costi del trasporto pubblico locale, novità introdotta dall'ultima legge di stabilità». Insomma, un contributo importante all'abbattimento di spese che incidono sui budget delle famiglie e che arriva a destinazione intatto, senza che fisco e previdenza abbiano potuto depotenziarne l'effetto. Rispetto al "vecchio" accredito in busta, il welfare si propone dunque come un'offerta strutturata di beni e servizi tra i quali i lavoratori sono chiamati a scegliere. Nel caso delle imprese più spallate accedendo a piattaforme on-line dalle quali scorrere una vera e propria "lista della spesa" e scegliere il prodotto più rispondente alle proprie necessità, in quelle più piccole con sistemi meno "sostanziosi". Dal punto di vista gestionale la norma non è restrittiva. «Afferma semplicemente un principio: le aziende possono convertire le cifre del premio di risultato sotto forma di beni e servizi. Detto questo - dice ancora Stasio -, ci sono aziende che hanno strutturato piattaforme web proprie, consentendo al lavoratore di gestire il proprio budget comodamente seduto davanti al pc di casa, altre più piccole che hanno affidato la gestione a consulenti». Previo accordo sindacale. In Fvg negli ultimi anni ne sono stati siglati molti. Ultimo, in ordine di tempo, quello alla Freud di Martignacco (ex Pozzo, oggi Bosh). Si aggiunge a una lunga lista che conta, tra le altre, aziende come Fincantieri a Monfalcone, Lima Corporate a San Daniele, Eurocar a Udine. Una delle partite che il sindacato

intendere giocare a livello nazionale è quella sul welfare erogato sotto forma di voucher. In buoni spesa e buoni carburante. Anche se la normativa in questo senso è ancora carente.

### **Le tute blu preferiscono benzina e buoni pasto**

**«Il benessere dei lavoratori si lega al successo dell'azienda»**

*testi non disponibili*

### **In Austria tempi lunghi per il tunnel verso il Fvg (M. Veneto)**

di Marco Di Blas - La costruzione del tunnel ferroviario della Koralm, in Austria, subirà un ritardo di due anni: i treni potranno percorrerlo soltanto alla fine del 2026, anziché già nel 2024, come era stato previsto finora. La Koralm è l'area montagnosa che separa la Carinzia dalla Stiria. Da Klagenfurt a Graz la linea ferroviaria deve compiere un lungo aggiramento a nord, tanto che nessuno usa il treno per recarsi da una città all'altra, preferendo l'autostrada. Il tunnel renderà invece possibile un collegamento diretto e più rapido. L'opera tuttavia non riguarda soltanto il traffico merci e viaggiatori regionale, ma l'intero centro Europa, Friuli Venezia Giulia compreso, perché è parte del progettato corridoio Baltico-Adriatico. L'asse ferroviario nord-sud è già quasi pronto. Manca soltanto il tratto tra Vienna e il confine italiano di Tarvisio, dove devono essere superati due ostacoli cruciali. Uno è quello del Semmering, dove si sta costruendo anche lì un tunnel di base. L'altro è appunto quello della Koralm. L'annuncio del rinvio è stato dato dal ministro delle Infrastrutture Norbert Hofer, che ha giustificato la decisione con le difficoltà tecniche incontrate nello scavo del tunnel (per la verità, si tratta di due tunnel paralleli, uno per ogni senso di marcia): si sarebbe incontrata roccia troppo dura, che avrebbe rallentato l'avanzamento. La direzione delle Öbb (le Ferrovie austriache) ammette che in corso d'opera si sono dovuti affrontare complessi problemi geologici, ma osserva che non erano affatto imprevedibili e che se n'era tenuto conto nel preventivare la durata dei lavori. Inoltre le difficoltà tecniche menzionate dal ministro appaiono pretestuose, perché gran parte dello scavo ormai è fatto. Il tunnel della Koralm è a due canne, lunghe ciascuna 32,9 chilometri, per un totale di 66. Restano da scavare soltanto 8 chilometri. Difficile credere che per un tratto così breve serva un allungamento dei tempi di due anni. Non lo credono i governatori della Stiria e della Carinzia, per i quali l'opera è di fondamentale importanza. In Carinzia e in Stiria si sospetta che non vi siano ragioni tecniche, ma politiche. Il nuovo governo di centro-destra vuole far vedere che è in grado di ridurre il carico fiscale e al tempo stesso il deficit di bilancio. A questo scopo ha tagliato la spesa in vari settori della pubblica amministrazione, non risparmiando le infrastrutture, cui sono stati tolti 200 milioni. Il ministro Hofer ha assicurato che quel taglio riguarderà soltanto progetti non ancora iniziati, perché non avrebbe senso farlo con un'opera come quella della Koralm, ormai a uno stadio avanzatissimo di esecuzione. Ciononostante il sospetto permane e, con il sospetto, la preoccupazione per le conseguenze che ne deriveranno. Il corridoio Baltico-Adriatico è visto come un volano per l'economia locale, perché il traffico, soprattutto quello delle merci, metterà in moto tutta una serie di investimenti nel settore dei servizi e della logistica. C'è già chi si è mosso in questa prospettiva - sia a livello privato che pubblico - pianificando investimenti che ora però lo slittamento di due anni rischia di compromettere. Il discorso vale per i Länder Carinzia e Stiria, ma vale anche per il Fvg, il Veneto e oltre, perché il terminal del corridoio sarà Bologna. Qualche dato sul tracciato in corso di esecuzione: 130 chilometri di linea ferroviaria a doppio binario tra Graz e Klagenfurt, con riduzione di due ore del tempo di viaggio in treno tra le due città; nei 130 chilometri sono compresi i 32,9 del tunnel sotto la Koralm, a una profondità massima di 1200 metri. Costo previsto: 5,2 miliardi, più gli oneri finanziari. Nel costo è compresa anche la costruzione di 10 nuove stazioni e di oltre 100 tra ponti e sottopassi.

### **La vendita dell'Aeroporto vale 40 milioni di euro (M. Veneto)**

di Maurizio Cescon - La vendita dell'Aeroporto "vale" 40 milioni e 400 mila euro. La cifra è stata fissata nel bando di gara europeo, pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica. La procedura è stata aperta per la cessione del 45% del capitale sociale (con opzione di acquisto di un ulteriore 10% dopo tre anni di gestione) della società "Aeroporto Friuli Venezia Giulia Spa", interamente detenuto dalla Regione. Il valore della cessione (Iva esclusa) è dunque pari a 40 milioni e 400 mila euro, cifra in proporzione superiore alla stima complessiva dello scalo fatta un paio di mesi fa dall'advisor indipendente, che parlava di 70 milioni di euro per il 100% della società. La gara europea sarà aggiudicata in applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 95, comma 2, del Codice. La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica sarà effettuata in base ai seguenti punteggi: offerta tecnica massimo 75 punti, offerta economica massimo 25 punti. Quindi il bando di gara privilegia una proposta tecnico-gestionale piuttosto che quella finanziaria. L'obiettivo della dirigenza della società è infatti quello di affidare lo scalo di Ronchi dei Legionari a un partner importante, che abbia almeno un bacino di 10 milioni di transiti e che possa imprimere un'accelerazione ai progetti di sviluppo, in particolare all'aumento del traffico, che resta un vero e proprio tallone d'Achille, nonostante gli sforzi che sono stati fatti nell'ultimo biennio. Importante anche la durata del contratto, fissata al 31 dicembre 2050, un arco di tempo molto ampio. Il termine per il ricevimento delle offerte sarà il 6 giugno prossimo, a mezzogiorno. Poi sarà la volta del vaglio dei pretendenti, quindi la possibile formalizzazione della cessione di quote già entro l'estate, se non ci saranno intoppi di sorta. Il responsabile del procedimento è l'ingegner Marco Consalvo, attuale direttore generale della società. Adesso dunque si apriranno i giochi veri e propri, con la presentazione delle offerte. Naturalmente si spera che più il numero degli aspiranti sarà elevato, più la scelta potrà essere improntata a una logica di vantaggio per la Regione. Tra i possibili partecipanti alla gara ci sono Adr (Aeroporti di Roma e dunque Atlantia dei Benetton), Save (controlla gli scali di Venezia, Treviso, Verona e Brescia), i tedeschi di Fraport (hanno la gestione di Lubiana-Brnik), forse i milanesi di Sea (Malpensa e Linate) o ancora qualche altro socio privato estero. Nel recente passato i vertici di Save, con il presidente Enrico Marchi, sono stati piuttosto freddi su una possibile partecipazione della società alla gara per Ronchi. Ma non è escluso che ci possa essere un cambio di rotta, dopo aver letto i dettagli del bando e le modalità di partecipazione. Come è noto la Regione Friuli Venezia Giulia manterrà per i prossimi tre anni una maggioranza formale del 55% delle quote, ma in realtà la gestione sarà affidata al partner privato, che nominerà anche l'amministratore delegato. E dopo un triennio, se riuscirà a centrare gli obiettivi richiesti, diventerà socio di maggioranza.

### **Weissenfels prevede assunzioni (M. Veneto)**

Positivi i numeri di bilancio per la Kito Weissenfels di Fusine. L'ad Raffaele Fantelli, in un incontro con l'ex sindaco di Tarvisio, Renato Carlantoni, presso le acciaierie della Valcanale, ha sottolineato la grande forza innescata dalla gestione della giapponese Kito, all'azienda di Fusine: con numeri di bilancio in forte crescita e in linea con il piano industriale triennale. «Chiudiamo l'anno fiscale, terminato il 31 marzo di quest'anno, con 8 milioni di fatturato (75% in più rispetto all'anno precedente) e una previsione di 11,5 milioni per il prossimo anno. Sette milioni di ordini già sottoscritti» ha sottolineato Fantelli, da soli due anni a capo della Kito Weissenfels. Proprio Fantelli ha traghettato la storica azienda di Fusine fuori da un lungo periodo buio, fatto di passaggi di gestione, con conseguenti annosi problemi, anche sul fronte occupazionale. «Finalmente vediamo la luce - ha sottolineato Carlantoni - abbiamo vissuto anni difficili, ma siamo sempre stati vicini, a supporto delle nostre Weissenfels, ed è corretto affermarlo: con l'aiuto anche della Regione, che ha trasferito fondi al Comune, a sua volta destinati alle acciaierie. Oggi, la multinazionale giapponese Kito, è riuscita a portare in una situazione di concreta sicurezza, l'azienda che paga 4 milioni di euro solo in stipendi, oltre che, come ovvio, versare la tasse in regione. Garantisce il lavoro a più di 80 persone». Fantelli, davanti alla maestranze, ha annunciato un ampliamento aziendale, anche su fronte occupazionale. «Abbiamo assunto già 4 nuove persone e presto aumenteremo ancora la forza lavoro».

## CRONACHE LOCALI

### **Lo scalo fa il pieno di assunzioni stabili “arruolati” 133 operai (Piccolo Trieste)**

di Nicolò Giraldi - L'Agenzia per il lavoro del porto di Trieste festeggia il suo primo anno di attività con 133 assunzioni a tempo indeterminato. E un record di non poco conto: i 3 mila “avviamenti al lavoro” - vale a dire 3 mila persone contattate per eseguire materialmente operazioni dentro lo scalo -, registrati nel mese di marzo. Risultati più che positivi che, a breve, potrebbero migliorare ancora: all'orizzonte infatti si prevede un ulteriore potenziamento degli organici. L'attività dell'Agenzia - nata su input dell'Autorità portuale di sistema, che al momento detiene il 51% delle quote, d'intesa con 16 imprese portuali -, si è inserita quindi nella fase di ripresa dello scalo triestino, testimoniata come noto dai recenti aumenti dei traffici, e ha contribuito a rilanciarne la forza lavoro. A finire sotto contratto, in particolare, sono stati lavoratori chiamati a svolgere mansioni diverse durante le giornate (in gergo vengono chiamati operai polivalenti). Lavoratori che, oltre che “arruolati”, sono stati anche formati dal punto di vista professionale con l'attivazione di corsi gestiti da professionisti esterni o interni. L'Alpt, però, è riuscita a centrare anche un secondo risultato: oltre a far crescere l'occupazione in porto, ne ha anche ridotto il costo finale. «Per un'agenzia che fornisce lavoro, il costo del personale operativo rappresenta la voce principale di spesa - commenta il presidente Mario Sommariva -. La sua riduzione nell'incidenza percentuale dimostra il buon livello di efficienza e di produttività raggiunto dai lavoratori dell'agenzia triestina». I dati contabili, in questo senso, parlano chiaro. Il Bilancio di esercizio per il 2017, rende noto l'Ufficio relazioni esterne, ha registrato un utile di 17.125 euro (ridotto a 825 dopo l'applicazione delle tasse). Il fatturato ha superato quota sette milioni di euro, con un utile di appena 21 mila euro però per quanto riguarda la spesa relativa alla produzione, mentre appunto il costo del personale sui ricavi ha registrato una riduzione sensibile «passando dal 96,09 per cento del 2016 al 92,6 del 2017, con una diminuzione di 4 punti percentuali». In altre parole, come detto, si è speso meno per dare lavoro a più persone. L'Agenzia per il lavoro nel porto di Trieste è stata costituita anche grazie all'apporto che alcune cooperative hanno dato direttamente. «Alcune di esse, come la Ideal Service e la Minerva - afferma Sommariva - sono state parte integrante del progetto che ha visto la nascita dell'agenzia. Infatti abbiamo prima recuperato le risorse di cui disponevano e solo in seguito iniziato ad assumere altri lavoratori». Il 49 per cento delle quote di Alpt è di proprietà di soci privati. «Il 19 aprile prossimo la quota di partecipazione dell'Autorità portuale scenderà al 35 per cento e, su richiesta degli stessi soci e a garanzia di neutralità e stabilità dell'agenzia, essa manterrà il diritto a nominare tre componenti su cinque del consiglio di amministrazione, fra i quali il presidente», precisa sempre l'Authority. In aggiunta, Alpt fa affidamento su un'ulteriore agenzia, la InTempo. Edi Folla è responsabile operativo e organizza il lavoro: «Grazie all'agenzia InTempo abbiamo a disposizione ulteriori 33 persone, di cui sei al momento stanno seguendo dei corsi di formazione, che possiamo impiegare nelle diverse mansioni richieste». Sullo sfondo il momento d'oro del porto di Trieste, con le ulteriori prospettive di crescita legate all'attività dei punti franchi. «Un ritorno al passato sarebbe pertanto devastante - continua Folla -. Lo scalo deve proseguire sulla strada intrapresa dagli attuali vertici dell'Autorità di sistema». Sommariva dal canto suo è inoltre convinto che l'agenzia possa avere uno sviluppo notevole: ad un anno dall'avvio di Alpt, infatti, tutto fa pensare ad un ampliamento dell'organico. «Vorremmo riuscire a coprire tutte le posizioni di lavoro specializzato, anche quelle di cui non disponiamo in questo momento». Dopo gli annunci delle nuove rotte tra l'Adriatico e l'Egeo orientale, i traghetti turchi del trasporto su gomma e il treno Trieste - Kiel (prima volta in cui il Mediterraneo ha una “rompighiaccio” per il mercato del Baltico ndr), il porto della città sembra essersi definitivamente svegliato. Una volta i “portualini” usavano il reverso per non farsi comprendere dai forestieri. Oggi salutano in turco. Un autentico cambio di passo.

**E il sindacato autonomo rivendica l'adozione della tassazione speciale *testo non disponibile***



### **Ospedale del futuro, i medici: non bastano i posti letto previsti (Gazzettino Pordenone)**

Campagna elettorale e sanità: viste le polemiche (tutte legate al passato) sulle scelte legate al nuovo ospedale di Pordenone l'appello alla politica stavolta arriva dal Cimo, il sindacato dei medici ospedalieri maggiormente rappresentativo. Il sindacato chiede che si rivaluti l'assetto che negli ultimi anni è stato dato alle sedi ospedaliere del Friuli occidentale.

IL TEMA «Attualmente l'ospedale di Pordenone - sottolinea il delegato regionale Cimo, Francesco Di Nunzio - è provvisto di 650 posti letto e nonostante questo numero sempre più frequentemente si verificano condizioni di insufficiente disponibilità di posti per la degenza». È accaduto, per esempio, nei mesi scorsi durante il picco dell'influenza stagionale: per consentire i ricoveri delle urgenze si è dovuto sospendere i ricoveri per alcuni interventi chirurgici non urgenti. «Il futuro ospedale - aggiunge il sindacato dei camici bianchi - avrà una dotazione di circa 500 posti letto: stante le condizioni attuali degli altri ospedali periferici è immaginabile che con l'ospedale nuovo le condizioni di ricovero possano diventare ancora più complicate». Che fare con 150 posti in meno? Secondo Cimo ci sono due alternative. «Nel caso si voglia (o si debba, visto che il progetto è già piuttosto avanti con l'appalto, ndr) procedere con il progetto in atto che prevede appunto 500 posti letto è certamente necessario rivedere le funzioni per pazienti acuti che si sono ormai di fatto tolte negli ospedali di Maniago e Sacile. Nel caso in cui si voglia invece mantenere le sole funzioni attuali per non-acuti a Sacile e a Maniago è senz'altro necessario prevedere un nuovo ospedale di Pordenone che possa essere di rilievo provinciale, dotato di funzioni da hub, con un numero di posti letto adeguato all'intero territorio del Friuli occidentale e in una sede adeguata alla sua funzione». Insomma, la preoccupazione del maggiore sindacato dei medici ospedalieri è proprio legata al numero di posti letto previsto per il nuovo ospedale: ritenuto troppo basso in funzione del fatto che le sedi ospedaliere di Sacile e Maniago sono state trasformate in ospedali per non acuti disattivando il Pronto soccorso, i reparti di Medicina e il Day surgery. Funzioni che - secondo il sindacato dei dottori - dovrebbero essere pienamente ripristinate nei due ospedali di rete se il progetto di via Montereale dovesse rimanere quello attuale con poco più di 500 posti letto. È su questi temi - e non sulle polemiche con continuano tra i candidati con accuse e controaccuse sul luogo scelto - che il sindacato chiama partiti e candidati e un confronto o a incontri sul tema.

I FINANZIAMENTI Ma non è solo la dimensione del futuro ospedale a preoccupare il sindacato degli ospedalieri: il Cimo risolveva la questione di quella che ritiene una disparità di trattamento con un sottofinanziamento per il Friuli occidentale. «L'entità del finanziamento regionale per il 2018 ricalca quella del 2017: alla sanità triestina sono riservati quasi 452 milioni (per circa 235 mila abitanti, all'Azienda sanitaria di Udine sono destinati 544 milioni (251 mila abitanti), mentre a Pordenone arrivano 437 milioni per un numero di abitanti di quasi 315 mila unità. Una sproporzione che penalizza un territorio che vede aumentare gli anziani e ha una conformazione geografica che comprende una vasta area montana e pedemontana da servire». Sul tema, l'attuale Giunta regionale ha più volte ribadito che negli ultimi tre anni «c'è stata una perequazione che ha riequilibrato di parecchio una situazione storica oggi profondamente diversa». (Davide Lisetto)