



NEWSLETTER NR. 5_2022

"Numero speciale dedicato al lavoro"

25 GIUGNO, THE DAY OF THE SEAFARER

Per un giorno, per sole 24 ore, nel nostro mondo si renderà omaggio alla gente di mare, ai suoi sacrifici, alle sue sofferenze. Se la vita degli equipaggi in mare è dura, lo è diventata ancora di più in questi anni di pandemia. Navi intrappolate in porti congestionati o costrette alla quarantena o a restrizioni arbitrarie, tenute alla larga. Equipaggi a cui sono mancati cibo e acqua, cure per gli infetti e medici, con attese per mesi a bordo senza salario, protratte ben oltre i termini di scadenza degli ingaggi, in molti casi per circa un anno, altri meno fortunati fino a quasi due anni, prima di poter sbarcare e rientrare a casa, a migliaia di chilometri di distanza.

Invece di unirli al coro ipocrita di coloro che per un giorno li chiameranno "eroi", vorremmo dedicare

due parole al problema del lavoro nella supply chain globale e anche a quello in casa nostra.

Qualche mese fa è uscito il Rapporto intermedio della "Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati". Il settore della logistica è quello messo peggio, dove l'intermediazione illecita di mano d'opera dilaga anche in imprese non marginali, anche in grandi gruppi multinazionali dal nome prestigioso, posti sotto amministrazione giudiziaria. Ma non solo. Come dice testualmente il Rapporto: l'intermediazione illecita di manodopera si registra in ogni campo lavorativo: edilizia, sanità, assistenza, case di cura, logistica, call-center, ristorazione, servizi a domi-

SOMMARIO

25 giugno, the day of the Seafarer.....1-3

Il problema degli equipaggi.....3-4

Ma la gente ha ancora voglia di andare per mare?.....4-5

Il lavoro nei porti.....5-6

Inflazione e salari.....6-8

NOTIZIE FLASH

La Direttiva UE sul salario minimo.....8-9

25 GIUGNO, THE DAY OF THE SEAFARER... SEQUE

In Germania, dove i rapporti sindacali sono regolati e collaborativi, per la prima volta dopo 44 (!) anni si è arrivati a una contrapposizione dura nei porti durante la tornata contrattuale. Il sindacato Ver.di chiede 1,20 euro di aumento all'ora e compensazione per l'inflazione (che a metà giugno nel paese ha toccato il 6,9%).



cilio, pesca, cantieristica navale. Negli stessi giorni l'INAIL pubblicava i dati sui morti sul lavoro: tre al giorno, 47% in più negli ultimi due anni. Questi i tristi risultati di aver deregolamentato il lavoro, di aver depenalizzato gli abusi, di aver reso inefficaci i controlli. E pensare che molti ambienti del nostro settore non vedono l'ora di fare lo stesso nei porti! (V. qui l'intervista a Franco Mariani).

In realtà il problema non è l'illegalità. Oggi per il lavoro non c'è più riconoscimento sociale. Flessibilità esasperata, moltiplicazione di rapporti occasionali di brevissima durata, gig economy, hanno fatto perdere alla gente la voglia di lavorare. E nelle professioni cognitive l'intensificazione dei ritmi fa scrivere al "Financial Times" di qualche settimana fa "lavorare duro non ci rende più ricchi, ci danneggia solo la salute". Ormai si sprecano gli articoli, le testimonianze, i commenti su quella che negli Stati Uniti viene chiamata The Great Resignation, milioni di persone che si licenziano perché sono stufo di lavorare tutto il giorno e di restare dei working poor.

Da anni a livello generale, ben prima della pandemia, è sempre più difficile trovare autisti, oggi più che mai perché le condizioni di lavoro diventano sempre più difficili. Con la congestione che dilaga dal marittimo al terrestre, l'una causa dell'altra, le attese sono più lunghe, la giornata di lavoro più pesante, e per gli autonomi vuol dire anche una secca perdita di reddito. Invece di costruire aree attrezzate di sosta sulle autostrade, dove garantire sicurezza dai furti e condizioni di riposo confortevoli, si pensa a palliativi, inseguendo un impossibile "cambio modale".

In Corea del Sud è scoppiato uno dei più massicci movimenti di sciopero degli autisti, che mai si è visto, e sta creando seri problemi, tra altre cose, alla produzione mondiale di chip. Il motivo è il riconoscimento di un salario minimo di base. In un momento in cui questi lavoratori sono essenziali invece di trattarli meglio, si toglie a loro anche quel poco che hanno. E il governo sta a guardare.

In Germania, dove i rapporti sindacali sono regolati e collaborativi, per la prima volta dopo 44 (!) anni si è arrivati a una contrapposizione dura nei porti durante la tornata contrattuale. Il sindacato Ver.di chiede 1,20 euro di aumento all'ora e compensazione per l'inflazione (che a metà giugno nel paese ha toccato il 6,9%). Da qualche mese la potente confederazione sindacale tedesca, la DGB, è guidata da una donna, la prima volta nella storia. Si chiama Yasmin Fahimi, già deputata SPD al Bundestag. Appena eletta ha detto che a lei la sbandierata transizione energetica non piace se questo significa rinunciare a industrie energivore come acciaio, alluminio ecc.. "Vogliamo diventare da paese esportatore a paese importatore e perdere posti di lavoro?" Il segretario dell'IG Metall ha già detto che vuole un 7% di aumento...

Se la pandemia ha creato inenarrabili disagi ai marittimi, la guerra in Ucraina sta creando il caos in uno dei più grandi mercati di reclutamento di gente di mare (V. la intervista a Gian Enzo Duci), l'inasprimento del conflitto non farà che peggiorare la situazione.

Dopo la crisi del 1929 un grande economista, John Maynard Keynes, formulò una serie di consigli per il rilancio dell'economia, che da allora hanno preso il nome di "misure keynesiane" e per lungo tempo sono state la Bibbia delle politiche monetarie e fiscali dei governi occidentali. La gestione della massa monetaria da parte delle banche centrali è diventata uno strumento-chiave del governo dell'economia. La manovra sui tassi d'interesse tiene il mondo col fiato sospeso. Ma è ancora efficace? Può ancora domare l'inflazione, come promette la signora Lagarde? E della famosa spirale prezzi-salari cos'è rimasto? Vediamo schizzare in alto i prezzi ma i sala-

25 GIUGNO, THE DAY OF THE SEAFARER... SEGUE

ri restare fermi. Non sarà il caso di cambiare i nostri parametri mentali? (V. il nostro articolo sull'inflazione).

Oggi in Italia un nuovo Keynes senza nome ha elaborato un'originale ricetta per ridare slancio al Paese: il cosiddetto "modello Genova". Soldi pubblici, distribuiti a pioggia, spesi senza nessun controllo, gestiti da lobbies private. E' la totale rinuncia del pubblico a esercitare il proprio ruolo di governo. Dicono che in questo modo le opere si fanno in fretta e non con i tempi biblici della burocrazia. Trieste invece ha scelto una via completamente opposta, forte governo pubblico del territorio portuale e retroportuale. Con quali risultati? Un esempio è l'insediamento della fabbrica di British-American Tobacco: firmato il contratto a primavera 2021, a dicembre 2021 è iniziato il cantiere, a fine luglio 2022 è prevista la consegna e l'inizio della produzione è previsto a settembre/ottobre 2022. Diciotto mesi, un record.

Malgrado molti fattori convergano per allontanare i giovani dalle professioni marittime, pare che non sia passata la voglia di andare per mare. Ma la questione è complessa e l'intervista con il Direttore Generale dell'Accademia Nautica dell'Adriatico serve a sfatare alcuni luoghi comuni.

s.b.

IL PROBLEMA DEGLI EQUIPAGGI OGGI

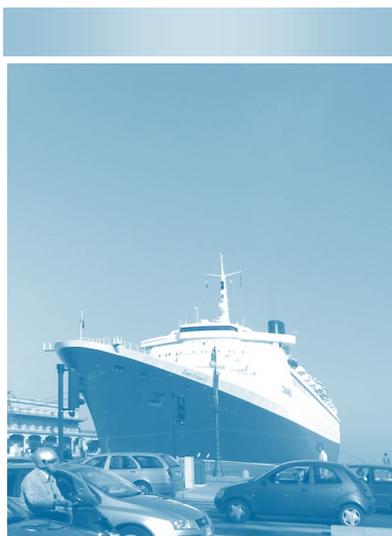
Abbiamo chiesto al prof. Gian Enzo Duci, Amministratore Delegato di ESA Group, una società leader nel *crew management*, come vede oggi la situazione:

"La situazione attuale del mercato del lavoro marittimo mondiale è fortemente condizionata da due contingenze eccezionali che si sono verificate in rapida successione: la pandemia e la guerra in Ucraina.

La pandemia, a parte i problemi che tutti conosciamo, ha esacerbato la sensazione di appartenere ad una categoria "terza" da parte dei lavoratori marittimi (inevitabile la citazione di Platone relativa alla tripartizione tra "vivi, morti e naviganti"). Per quanto identificati quali "lavoratori essenziali" per il mantenimento delle catene di approvvigionamento globali, non vi è stato alcun ritorno in termini di trattamento: si pensi, ad esempio, all'India che per un lungo periodo non ha consentito il rimpatrio ai propri marittimi, al fine di evitare l'importazione del contagio. Non è forse un caso, pertanto, che l'India stessa sia scesa al quinto posto nella classifica dei principali Paesi fornitori di manodopera marittima, dopo che per 10 anni aveva occupato il secondo (con le Filippine che mantengono stabilmente la prima posizione).

Pensiamo inoltre al problema delle navi passeggeri: le crociere per un anno e mezzo non hanno più dato lavoro a decine di migliaia di persone. Oggi, alla ripartenza del mercato, le Compagnie non trovano i profili necessari, perché la gente che ci lavorava (camerieri, intrattenitori, ecc.) si è dovuta trovare qualcosa d'altro per sopravvivere durante la pandemia ed ora tende a non tornare al lavoro di bordo.

Tutto questo sta costringendo l'armamento a prendere più sul serio la possibilità di migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi in aggiunta a quanto già comunque previsto a seguito dell'entrata in vigore della Maritime Labour Convention (MLC). Gestione più rapida della turnistica, salario pagato anche nei mesi a terra, utilizzo dei programmi di "competence management", sono alcune delle principali innovazioni che stanno interessando il crew management, men-



La pandemia, a parte i problemi che tutti conosciamo, ha esacerbato la sensazione di appartenere ad una categoria "terza" da parte dei lavoratori marittimi (inevitabile la citazione di Platone relativa alla tripartizione tra "vivi, morti e naviganti"). Per quanto identificati quali "lavoratori essenziali" per il mantenimento delle catene di approvvigionamento globali, non vi è stato alcun ritorno in termini di trattamento....

IL PROBLEMA DEGLI EQUIPAGGI OGGI... SEGUE

E infine bisogna tener conto che l'impiego sempre più massiccio dell'elettronica sta avvicinando le professioni di coperta a quelle di macchina, visto che sempre più entrambe le categorie lavorano per la maggior parte del tempo davanti a uno schermo.

tre l'accesso gratuito a Internet sta diventando la norma a bordo (ancor prima che diventi un obbligo a seguito degli emendamenti alla MLC). E' da notare infine come in diversi Paesi si stia arrivando al riconoscimento per gli ufficiali di un titolo di studio universitario, con alcuni paesi quali la Francia che si sono mossi in questo senso prima degli altri.

Sta progressivamente cambiando la percezione e il tipo di aspettative verso le professioni di bordo, come avevamo già segnalato anni fa con i nostri studi sulla second life dei marittimi. Le compagnie che vogliono una alta retention rate degli equipaggi debbono pensare a una pianificazione delle carriere che solo per una parte della vita si svolge a bordo e per la parte successiva a terra.

E infine bisogna tener conto che l'impiego sempre più massiccio dell'elettronica sta avvicinando le professioni di coperta a quelle di macchina, visto che sempre più entrambe le categorie lavorano per la maggior parte del tempo davanti a uno schermo.

Con riferimento alla guerra in Ucraina, infine, è da segnalare come il mercato dei principali Paesi marittimi dell'ex Unione Sovietica (Russia, Ucraina, Estonia, Lituania, Lettonia e Georgia) rappresentasse, prima di essa, una quota significativa dell'offerta mondiale di marittimi: 18% per quasi 300 mila unità. Oggi il mercato russo (che da solo vale il 10,5% della forza lavoro mondiale) è diventato difficilmente accessibile (essendo complicato procedere al pagamento dei salari), mentre i marittimi ucraini (5% circa) sono impossibilitati ad imbarcare. La loro mancanza sta generando una fortissima tensione sul rapporto domanda-offerta a livello globale con significativi effetti al rialzo dei salari.

"MA LA GENTE HA ANCORA VOGLIA DI ANDARE PER MARE?"

Abbiamo posto questa domanda al dott. Bruno Zvech, Direttore dell'Accademia Nautica dell'Adriatico di Trieste

"Il quesito che mi viene posto non ha una risposta semplice per quanto riguarda lo stato attuale dello shipping in generale, ma in realtà, se guardiamo alla percentuale dei diplomati negli Istituti Nautici italiani che hanno scelto negli anni la "carriera marittima" (da Ufficiali o meno...) questa risulta da sempre molto bassa perché possono scegliere l'indirizzo di costruttore navale o di logistica o addirittura il ferroviario.

Guardando i dati relativi alla realtà che dirigo risulta che:

nel 2015 abbiamo avuto 108 richieste d'iscrizione ai Corsi per Ufficiali della Marina Mercantile, di Coperta e di Macchina (noi siamo a numero chiuso, di solito ammettiamo 24 allieve e allievi).

nel 2016: 123, nel 2017: 76, nel 2018: 78, nel 2019: 134, nel 2020: 145, nel 2021: 70.

In quest'ultimo anno si è fatto pesantemente sentire l'effetto perdurante della Pandemia. Da tenere presente anche il fatto che accogliamo Allieve ed Allievi da tutta Italia e la prevalenza non è quella di triestine o triestini. Aggiungo che le domande sono provenienti in maggioranza dal centro-sud Italia, e questa tendenza ha motivazioni relative al tessuto economico e sociale. Al tempo stesso va

“MA LA GENTE HA ANCORA VOGLIA DI ANDARE PER MARE?”... SEGUE

notato che la richiesta per Ufficiali di Macchina è un quarto di quella per Ufficiali di Coperta.

Osserviamo anche il fatto che dopo alcuni anni di imbarco, magari anche raggiungendo un grado superiore, vi è la tendenza a trovare lavoro in altre realtà, ad esempio presso imprese che utilizzano rimorchiatori o traghetti, oppure a terra nei terminal, riducendo quindi la lontananza dalla famiglia.

Questo per quanto riguarda gli Ufficiali, per quanto riguarda invece i Sottoufficiali o altre mansioni, la questione è molto diversa. Infatti la maggior parte delle Compagnie tende a non assumere personale italiano in quanto, essendo la retribuzione quella relativa al contratto di lavoro del paese d'origine, risulta più conveniente rivolgersi a cittadini di altri paesi extracomunitari ed è questo un handicap pesante rispetto a chi vorrebbe imbarcarsi da cittadino italiano o dell'Unione Europea”.

IL LAVORO NEI PORTI

“La normativa non sta cambiando, ma il rischio è proprio quello che possa cambiare” è quanto dichiara **Franco Mariani** sollecitato sulla situazione dei porti italiani, alla luce delle trasformazioni e delle spinte di cui sono oggetto e le cui onde lunghe arrivano periodicamente fino in Parlamento.

Presidente di ALPT (Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste) Mariani ha lunga storia politica e professionale di oltre 40 anni nell'ambito dei porti, dell'economia del mare e del lavoro, oggi tra i massimi esperti politici italiani.

“Tutti insieme siamo riusciti con il 199bis (Decreto Rilancio – L. n. 77/2020 ndr) a respingere l'autoproduzione nei porti, e nonostante in quelli di rango internazionale sia stato reso possibile detenere più terminal di una stessa tipologia, si è riusciti ad impedire lo scambio di manodopera, che sai dove inizia ma non sai dove finisce” – spiega con i suoi toni sempre pacati ma incisivi.

Dopo poche battute traspare subito quanto il sentirsi comunità dei porti sia ancora un valore importante, che diventa atto politico di interesse generale e condiviso in momenti critici come questo, in cui il cambiamento si mescola con l'opportunismo affaristico che punta all'*en plein* dei profitti.

In questo senso, si contestualizzano l'autoproduzione e fungibilità del personale dipendente tra più terminal, che “sono tentativi che sembrano risolvere problemi particolari. Tutte le iniziative che stanno venendo avanti sono di singoli interessi, che a quel punto diventano *erga omnes*”.

Ma il Ministero?? gli chiediamo. “Mims (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità ndr) e Governo non hanno una visione complessiva, e subiscono gli assalti” constata Mariani con un certo rammarico.

In realtà di cosa hanno bisogno i porti?

“Di flessibilità, e ce ne è sempre più bisogno, legata al gigantismo navale e alla concentrazione del traffico in poche compagnie”.

La flessibilità potrebbe essere rischiosa per gli equilibri occupazionali?

“Oggi la flessibilità è abbastanza garantita dall'art. 17 (lavoro portuale a chiamata ndr), ma se si permette un uso esasperato dell'art. 16 (imprese non concessionarie autorizzate a svolgere operazioni portuali) che fanno gran parte dell'attività che sarebbe in capo all'art. 18 (impresa concessionaria terminalista), la flessibilità si traduce

Presidente di ALPT (Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste) Mariani ha lunga storia politica e professionale di oltre 40 anni nell'ambito dei porti, dell'economia del mare e del lavoro, oggi tra i massimi esperti politici italiani.



IL LAVORO NEI PORTI... SEGUE

nel fare sempre più pezzi del ciclo operativo, sfruttando quella intrinseca nei doppi turni e nel cambio di mansioni. Risultato: se indebolisci il 17 la situazione nei porti italiani sarà di totale deregolamentazione”.

Con quali conseguenze?

“L’uso di manodopera fuori dalle regole si ripercuote non solo sul lavoratore, ma sulla qualità dei servizi. La stessa automazione, a cui si legano questi fenomeni di sfruttamento, non può essere affrontata in modo strabico, guardando al Nord Europa e poi per i salari al Nord Africa”.

Il salario si conferma nodo nevralgico ...

“Una parte del problema lo si sta affrontando con il CCNL e poi con la contrattazione di 2° livello, che è quella che richiede più flessibilità. Il 17 non fa profitto ma distribuisce salari, e per farlo devono essere sufficienti. Quindi, le attuali tariffe vanno adeguate”

Quali sono gli elementi più importanti per scongiurare precarietà e sfruttamento nei porti?

“Un quadro normativo chiaro e stabile non sottoposto a continue tensioni e il riconoscimento salariale-normativo delle prestazioni lavorative”.

(a cura di Giovanna Visco)

Una concatenazione di cause, pandemia, interruzioni delle supply chain, cambiamento climatico, speculazioni finanziarie, conflitto russo ucraino, ha determinato una situazione molto complessa, che sta seminando il terrore sul rischio stagflazione

INFLAZIONE E SALARI

Nell’articolo precedente abbiamo parlato della de-valorizzazione del lavoro e delle conseguenze drammatiche che comporta sulla vita di milioni di persone, in termini di precariato e di miseri salari.

Ora consideriamo questo processo, spinto da un sistema economico dettato dal tecnicismo del profitto che ha bandito la bussola della redistribuzione della ricchezza, sotto il punto di vista inflattivo.

Una concatenazione di cause, pandemia, interruzioni delle supply chain, cambiamento climatico, speculazioni finanziarie, conflitto russo ucraino, ha determinato una situazione molto complessa, che sta seminando il terrore sul rischio stagflazione.

Dal 2021 nell’Eurozona l’inflazione ha iniziato una inesorabile marcia di crescita, salendo a maggio scorso, per la prima volta nella storia della moneta unica, all’8%, a forte distanza dalla soglia massima fissata dall’UE del 2%.

Nello stesso mese, dai dati Istat, in Italia l’inflazione ha raggiunto quasi il 7% (+6,8), primo picco su base annua preceduto da una media trimestrale del 5,7% e il 6% di aprile. A scatenare questa salita concorrono, anche se in misura diversa, i prezzi energetici, alimentari, servizi e trasporti, portando un rincaro percentuale del carrello della spesa degli italiani che non si vedeva da 36 anni, quando nel 1986 salì del 7,2%.

A far scattare l’allarme è l’innalzamento dell’inflazione di fondo, quella che non include i prezzi degli alimenti freschi e dell’energia, che a maggio in Italia è arrivata al 3,2% dal 2,4% di aprile. Si aprono scenari recessivi accompagnati dal rialzo prezzi, appunto stagflazione, dominati dal circolo vizioso di bassi consumi, impossibilità per le imprese di assorbire i rincari, crediti a tassi elevati, disoccupazione.

L’approccio di Stati Uniti e Ue per fronteggiare la situazione è per il momento



INFLAZIONE E SALARI... SEGUE

sostanzialmente monetarista. La Federal Reserve ha alzato il tasso di interesse di ben 0,75 punti percentuali, come non si vedeva dal 1994, nel tentativo di raffreddare l'inflazione, fiduciosa che l'economia sia abbastanza forte da riprendersi senza sostegni finanziari varati durante la fase acuta della pandemia. A partire da luglio, invece, la Bce aumenterà il tasso di interesse di 0,25 punti percentuali e si è tenuta la porta aperta per altri aumenti dopo settembre. Secondo la Presidente Bce Lagarde, questa scelta è per arrivare alla stabilità dei prezzi e aiutare la gente. Obiettivo di medio termine è ritornare a un tasso inflattivo de 2%, ma intanto saliranno i mutui, diventerà difficile ottenere prestiti, saliranno gli interessi sul debito pubblico per i quali occorrerà trovare risorse tagliando da qualche parte. Scene già viste tante volte a scapito dei servizi pubblici, voce che incide direttamente nella distribuzione della ricchezza.

Considerata la complessità di tale inedita situazione, è legittimo chiedersi quanto possano essere adeguate ed efficaci le misure monetarie.

Negli ultimi quarant'anni la stabilità dei prezzi è stata generalmente attribuita alla conquistata indipendenza delle banche centrali, ma come osserva l'ISPI, "in realtà essa è stata piuttosto causata dall'assenza di mercati squilibri nei mercati del lavoro e dei beni".

In altre parole, salari moderati e riduzione del potere negoziale dei lavoratori, calmierati con l'importazione di beni di consumo asiatici a basso costo, grazie al prezzo contenuto dei trasporti, soprattutto marittimi, hanno garantito stabilità sociale. Ma intanto, i rendimenti di nuovi strumenti del risparmio, tra cui i fondi di investimento, e la liberalizzazione della finanza creativa, che con la pandemia è entrata persino nel mondo marittimo dei container strutturandone l'incremento dei noli, drenavano ingenti risorse, portando a quel sovradimensionamento dei mercati finanziari che ha generato le violente crisi economiche nel primo ventennio del nuovo secolo. L'inflazione finanziaria e immobiliare si è scaricata sui prezzi finali al consumo, travolgendo il fragile sistema retto dal sacrificio del lavoro.

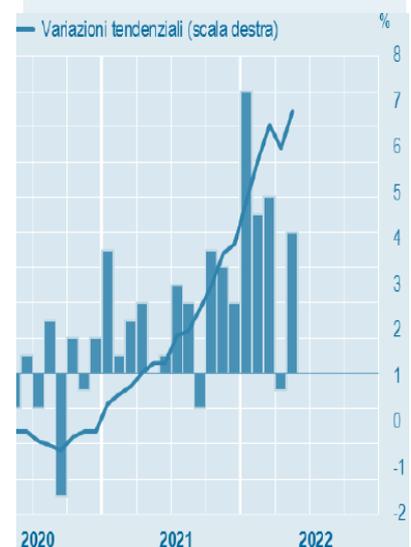
Il rincaro vertiginoso di materie prime e beni intermedi indipendente dalle disponibilità reali, sta causando un'inflazione non assorbibile dal sistema produttivo, che precipita direttamente sui prezzi al consumo. Qualsiasi misura inappropriata per contenerla, oltre a estendere la povertà e allargare ulteriormente la forbice tra ricchi e poveri, rischia di penalizzare l'innovazione e gli investimenti necessari a interrompere il cambiamento climatico da inquinamento antropico del pianeta.

Sarebbe necessario declinare misure di riassorbimento degli squilibri settoriali, investimenti pubblici e privati, regolamentazione del sistema finanziario, e una politica di protezione delle fasce sociali vulnerabili, senza escludere "l'uso temporaneo di controlli di prezzi e imposte straordinarie sui redditi elevati per ridistribuire il costo della crisi", come suggerisce l'ISPI.

Ma al momento abbiamo solo la certezza di quanto l'inflazione sia un macigno socialmente insopportabile, in un panorama salariale di per sé già molto basso.

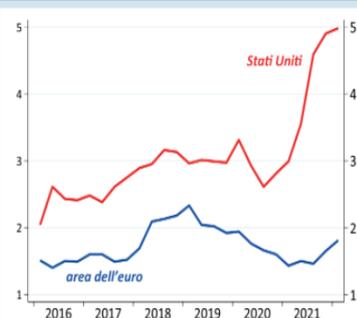
A maggio, il FOI, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati al netto dei tabacchi, è salito al 110,6%, con un aumento del 6,8% su base annua e del 8,1% rispetto al maggio 2020, mentre per l'inflazione IPCA, indice dei prezzi armonizzato al consumo, che fornisce una misura comune comparabile a livello europeo al netto dei beni energetici importati, i calcoli Istat sono al +4,7%.

Negli ultimi quarant'anni la stabilità dei prezzi è stata generalmente attribuita alla conquistata indipendenza delle banche centrali, ma come osserva l'ISPI, "in realtà essa è stata piuttosto causata dall'assenza di mercati squilibri nei mercati del lavoro e dei beni".



INFLAZIONE E SALARI... SEGUE

Crescita dei salari
(variazioni percentuali)



In tale contesto, il salario minimo nei tanti settori contraddistinti da precarietà e sfruttamento, potrebbe restituire un po' della dignità sottratta finora al lavoro, bloccando i processi degenerativi al ribasso e creando processi di stabilità e qualificazione professionale.....

Tradotto in vita reale, questi indici si materializzano in ulteriore perdita di potere d'acquisto e aumento della povertà, non solo nel precariato delle partite Iva, ma anche nell'universo dei salari regolamentati dai CCNL.

In Italia al 30 giugno 2021 il CNEL contava 985 contratti collettivi nazionali di lavoro (CCNL), molti dei quali pirata. Il 62% di questi è scaduto, pari a quasi 8 milioni sui 13 milioni di lavoratori privati, percentuale destinata a salire visto i 198 contratti in scadenza fino al 31 dicembre 2022.

Rinnovi non al ribasso potrebbero essere uno strumento per affrontare l'oggettiva eterogeneità degli squilibri economici nei mercati e anche nelle aziende di un medesimo settore, sui quali impattano diversamente gli effetti dell'inflazione e comportano tempi di ricostruzione variabili. Oppure in alternativa, soluzioni ponte immediate, come fatto in Germania per i chimici, che hanno rinviato le trattative sul rinnovo in autunno in cambio di un bonus una tantum di 1.400 euro a lavoratore. Dall'altra occorrerebbe non lasciare a sé stessa l'espansione irrefrenabile dei derivati nel commercio globale e l'irrompere sulla scena delle criptovalute, che sfuggono a qualsiasi controllo bancario e monetario.

Mentre l'inflazione morde e le posizioni della Bce di Lagarde non trovano posizioni unanimesi tra gli economisti, in Italia Confindustria rimanda al mittente il problema, invocando una decontribuzione a carico delle casse pubbliche, senza guardare al fatto che esiste un problema strutturale: secondo l'Ocse dal 1990 ad oggi le retribuzioni medie lorde annue dei salari italiani sono diminuite di quasi il 3% (2,9%), unico caso tra tutti paesi, che invece hanno registrato incrementi consistenti tra cui Germania +33,7% e Francia +31,1%. Un triste epigono che dimostra quanto non fosse la scala mobile, abolita nel 1984, il male dell'economia italiana.

In tale contesto, il salario minimo nei tanti settori contraddistinti da precarietà e sfruttamento, potrebbe restituire un po' della dignità sottratta finora al lavoro, bloccando i processi degenerativi al ribasso e creando processi di stabilità e qualificazione professionale, necessari a sostenere i cambiamenti che la digitalizzazione sta producendo in tutti i settori economici. Senza il buon lavoro non si restituiscono qualità e competitività alle produzioni e ai servizi del Paese.

g.v.

NOTIZIE FLASH

DIRETTIVA UE SUL SALARIO MINIMO



Con l'intento di migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle persone, il 7 giugno u.s. la presidenza del Consiglio e i negoziatori del Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo politico provvisorio sul progetto di direttiva relativa a salari minimi adeguati nell'UE.

Cosa prevede la Direttiva UE

Innanzitutto va detto che l'UE, con tale accordo, non intende fissare un salario minimo comune europeo, bensì istituire un quadro per salari minimi adeguati in Europa. Ovvero, la direttiva UE tiene conto delle diverse tradizioni e dei diversi punti di partenza e rafforza il ruolo delle parti sociali e della contrattazione collettiva, non costituendo in alcun modo un'unica soluzione valida per tutti.

NOTIZIE FLASH

DIRETTIVA UE SUL SALARIO MINIMO ...SEGUE

Nello specifico, la direttiva UE stabilisce procedure per l'adeguatezza dei salari minimi legali, promuove la contrattazione collettiva sulla fissazione dei salari e migliora l'accesso effettivo alla protezione del salario minimo per quei lavoratori che hanno diritto a un salario minimo ai sensi del diritto nazionale, ad esempio mediante un salario minimo legale o contratti collettivi.

Nel dettaglio, le voci di cui sopra si possono così riassumere:

Adeguatezza dei salari minimi legali

Gli Stati membri con salari minimi obbligatori sono invitati a istituire un quadro procedurale per fissare e aggiornare tali salari minimi secondo una serie di criteri chiari. Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto che gli aggiornamenti dei salari minimi legali avranno luogo almeno ogni due anni (o al massimo ogni quattro anni per i paesi che utilizzano un meccanismo di indicizzazione automatico). Le parti sociali dovranno essere coinvolte nelle procedure per la fissazione e l'aggiornamento dei salari minimi legali.

Promozione della contrattazione collettiva e partecipazione delle parti sociali nella definizione dei salari

Poiché la contrattazione collettiva sulla fissazione dei salari è uno strumento importante per garantire che i lavoratori possano beneficiare di salari minimi adeguati, la direttiva mira ad estendere la copertura dei lavoratori attraverso la contrattazione collettiva.

Per tale motivo è stato convenuto che i paesi dovrebbero promuovere il rafforzamento della capacità delle parti sociali di impegnarsi nella contrattazione collettiva, compresa la protezione dei rappresentanti dei lavoratori.

Accesso effettivo

Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno inoltre concordato una serie di misure volte a migliorare l'accesso effettivo dei lavoratori alla protezione del salario minimo. Queste misure comprendono controlli da parte degli ispettorati del lavoro, informazioni facilmente accessibili sulla protezione del salario minimo e lo sviluppo della capacità delle autorità competenti di perseguire i datori di lavoro non conformi.

I passaggi successivi

Innanzitutto va detto che l'accordo per trasformarsi in una direttiva ufficiale dovrà essere approvato dal Parlamento europeo e dal Consiglio dei primi ministri dell'unione e comunque non sarà obbligatorio il recepimento integrale nelle legislazioni nazionali.

Si tratta invece di un rafforzamento del diritto nei paesi in cui è già previsto ed un invito ai Governi a favorire una elaborazione politica condivisa sul tema.

Quindi, da parte del Consiglio, l'accordo provvisorio così raggiunto dovrà essere confermato dal Coreper (Comitato dei rappresentanti permanenti). Tale approvazione sarà seguita da un voto formale sia in seno al Consiglio che al Parlamento europeo.

Gli Stati membri dispongono poi di due anni per recepire la direttiva nel diritto nazionale.

Secondo l'intento dei legislatori, con l'accordo raggiunto l'UE intende così migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle persone, istituendo salari equi che consentano un tenore di vita dignitoso; è infatti quest'ultimo uno dei principi del pilastro europeo dei diritti sociali.

Pertanto, l'obiettivo finale della direttiva sembra essere proprio quello di estendere la copertura contrattuale dei lavoratori, in special modo in quei paesi dove le paghe orarie sono le più basse – anche se è fissato il minimo salariale – e dove più si attuano delocalizzazioni di comodo per sfruttare il più basso costo del lavoro.



L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.

Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Web: www.aiom.fvg.it

Hanno collaborato a
questo numero:

Sergio Bologna,
Giovanna Visco, Maria
Di Florio

