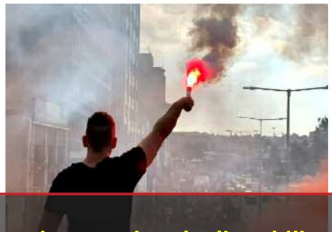
Pagato di tasca propria – ogni contributo è ben accetto

DE VOLLE LADING

4[illegible]-2016 Pubblicazione del gruppo Volle Lading

«Chef Lobby» per Deltalinqs

pag. 4



Giornata internazionale di mobilitazione

Malcontento tra i colleghi

ECT

pag. 8

Giornata**internazionale** di mobilitazione dei lavoratori portuali contro la guerra: **un** grande **successo**

Scioperi di 24 ore in tutti i principali porti di Grecia, Francia e Italia

scioperi di 2 ore nel nord della Spagna Azioni ai cancelli e manifestazioni

La seconda giornata di mobilitazione dei lavoratori portuali contro la guerra è stata un successo clamoroso.
È partita come un'iniziativa di sette sindacati rappresentati in 40 porti. Grazie al clima di opposizione alla guerra tra

lavoratori portuali di tutto il mondo, il movimento è cresciuto sempre di più. Alla fine, molti sindacati hanno aderito all'iniziativa. Insieme, questi sindacati rappresentavano oltre 100 porti in Europa, Africa, Asia, Australia e America. Ogni sindacato avrebbe contribuito, secondo le proprie possibilità, al successo di questa giornata di mobilitazione.

Solidarietà da parte**dell'ITF** e **dell'IDC**

Anche i sindacati affiliati all'ITF, quali ver.di (Germania), MUA (Australia), ILWU (Stati Uniti) e 3F (Danimarca), hanno espresso la loro solidarietà. Il sindacato ITF in Turchia (Liman-İş) è stato tra i promotori dell'iniziativa sin dall'inizio.
In vista della giornata di mobilitazione del 30 ottobre, l'ITF ha dichiarato di essere*«irremovibilmente solidale con le sue organizzazioni affiliate che si mobilitano... contro la guerra e la militarizzazione e per la pace e la giustizia».*
Anche l'IDC (International Dockworkers Council, l'altra grande federazione internazionale dei sindacati portuali) ha espresso la propria solidarietà. Naturalmente, la carta su cui l'ITF e l'IDC hanno scritto queste parole è paziente: alle belle parole devono seguire anche i fatti.
Per passare all'azione saranno necessarie iniziative dal basso e un lavoro di persuasione tra i colleghi.
Dalla Germania è arrivato un bel Esempio. Dopo una conferenza di ver.di su guerra e pace, i partecipanti adottarono una dichiarazione in cui si invitava a partecipare alla giornata di mobilitazione del 30 ottobre. Ciò andò troppo oltre per la dirigenza centrale, che vietò quella dichiarazione. Successivamente, su iniziativa dei lavoratori portuali di Amburgo, la dichiarazione fu comunque diffusa, sotto la responsabilità della sezione di Amburgo di ver.di. Contemporaneamente, il 30 ottobre è stata organizzata una manifestazione in città e un'azione davanti all'ingresso di un grande terminal container.

All'ingresso dell'Euromax

A Rotterdam, De Volle Lading era presente all'ingresso del terminal Euromax con volantini, uno striscione e adesivi. Alle notizie sugli scioperi in Grecia, Francia e Italia sono state accolte con entusiasmo: «allora dobbiamo partecipare anche noi», «che bello». Ciò ha suscitato anche domande: «e qui?», «cosa dice la FNV Havens?»

È davvero giunto il momento che la FNV e la FNV Havens prendano posizione: contro la militarizzazione, contro l'aumento del bilancio destinato alla guerra, contro la partecipazione e il sostegno all'aggressione imperialista, a favore di azioni come quella del 30 ottobre – anche nei Paesi Bassi. Parliamone con i colleghi e i dirigenti sindacali! ■

Ripresa delle tratt*ative* su Omega È ora di prendere in mano la situazione!

I colloqui su Omega sono ripresi. Omega è il progetto di ECT e MSC per la costruzione di un nuovo terminal sul sito di Delta II e DDN. La sospensione dei colloqui su Omega era intesa solo a far abbassare i toni ai colleghi di Delta II e ai sindacati. FNV Havens definisce vergognoso il fatto che i colleghi di Delta II vivano costantemente nell'incertezza e parla di cattiva amministrazione. Certamente. Ma non c'è motivo di accettarlo.

Non un'indennità di incertezza, ma garanzie

I colleghi di Delta II temono di finire presto in una società a responsabilità limitata (BV) vuota e di essere da lì distaccati al nuovo terminal. Una società del genere può facilmente andare in fallimento, cosa che i contabili di ECT e MSC non esiterebbero a fare. Anche il comitato aziendale avverte che, in caso di trasferimento i diritti pensionistici vengano compromessi in caso di passaggio a un'altra azienda.

C'è un solo modo per porre fine all'incertezza: ottenere garanzie. Ciò richiede azione, richiede lotta, ma i colleghi di Delta II hanno dimostrato di essere in grado di difendere i propri interessi. Prendere in mano la situazione scaccia i fantasmi dell'incertezza. È meglio della richiesta di un «indennizzo per l'incertezza», che il 1° ottobre è tornata sul tavolo delle trattative tra i sindacati e la direzione di Delta II.

Vogliamo la garanzia che i colleghi di Delta II ~~non~~ finiscano in una società a scopo vuoto!
Vogliamo la garanzia che i diritti pensionistici rimangano invariati!
In caso contrario: azione! ■

L'assessore Versnel
- *capo della lobby* -
per Deltalinqs

A fine settembre, il quotidiano «Nieuwsblad Transport» ha intervistato Tim Versnel, il nuovo assessore al porto e all'economia di Rotterdam. Ciò che Versnel mette in evidenza corrisponde esattamente alla lista dei desideri di Deltalinqs (l'organizzazione delle aziende dell'area portuale): vogliono energia più economica, meno regole, soluzioni per la congestione della rete e i problemi legati all'azoto. Per risolvere questi problemi, Versnel andrà a «bere un caffè» con deputati, ministri ed eurodeputati:*«Busserò a tutte le porte... lì capiscono bene quanto sia importante il porto per l'economia*».

L'erede di Fortuyn e Bolkestein

Si impegnerà a favore delle imprese, si definisce addirittura il «capo della lobby». Niente sugli interessi dei lavoratori: nessuna lobby per la sicurezza sul lavoro, per i posti di lavoro a tempo indeterminato, per l'occupazione, per i diritti sindacali.
Nessun caffè con i lavoratori portuali, nemmeno con i dirigenti sindacali o i membri del comitato aziendale. Quando racconta di provenire da un ambiente di destra

Se sei cresciuto in quel contesto, capisci bene perché difenda gli interessi dei grandi capitalisti. Racconta di aver assorbito in famiglia le idee di Fortuyn e Bolkestein – i precursori di tutta quella feccia che oggi si vede nel VVD e ancora più a destra.

Togliere alla gente comune – per dare ai ricchi

Versnel sottolinea che il Comune investe 200 milioni di euro nell'economia. Per finanziare tutto ciò, viene esteso il parcheggio a pagamento, abolito il trasporto pubblico gratuito per gli anziani e aumentata la tassa sui rifiuti.
Versnel ritiene che non ci sia altra scelta: per il benessere, per posti di lavoro dignitosi. Una cosa è certa: per il momento sono le persone comuni a pagare questi investimenti.

Un'altra cosa è certa: saranno le aziende a trarne vantaggio e non le persone che cercano quei posti di lavoro dignitosi. Benvenuti alla nuova giunta comunale – sembra dannatamente simile a quella vecchia. ■

Profondo *malcontento* tra i colleghi dell'ECT

Personale insufficiente, manutenzioni arretrate, attrezzature inadeguate: è quanto sostengono i colleghi dell'ECT, come emerge da un sondaggio condotto dalla FNV Havens.

All'ingresso si sentono le stesse lamentele: «qui sta diventando proprio pericoloso», «se devi guidare sul terreno ti rovini la schiena», «non ci ascoltano». Dal sondaggio emerge che i lavoratori dell'ECT chiedono infrastrutture migliori, più formazione, meno pressione lavorativa e una migliore comunicazione con la base.

Profitti o buone condizioni di lavoro

Hutchison vuole vendere i propri terminal al di fuori della Cina e non ha alcun interesse a investire; al contrario: Hutchison cerca di ricavare il maggior profitto possibile da quei terminal nel breve termine. I lavoratori dell'ECT hanno il diritto di lavorare con attrezzature sicure, ben mantenute e moderne. La sicurezza richiede inoltre la presenza di un addetto di sicurezza per ogni gru, quindi è necessario assumere personale.

Gli interessi dei lavoratori dell'ECT si scontrano con quelli di Hutchison. Non è possibile risolvere la situazione con qualche breve incontro qua e là. Hutchison continua a far valere i propri interessi fintanto che manca l'opposizione dei lavoratori dell'ECT.

Tale opposizione deve essere organizzata

Quella opposizione deve essere organizzata. Da soli non si possono difendere gli interessi collettivi. Gli interessi collettivi possono essere tutelati solo collettivamente, in modo congiunto. Questo è il motivo per cui i lavoratori si iscrivono a un sindacato: da soli non si può fare nulla, insieme si può fare fronte comune. Ma questo fronte comune non nasce da sé. Nasce solo se i membri attivi del sindacato lo trasformano in un'organizzazione di lotta. Questa è la scelta fondamentale che i lavoratori dell'ECT devono affrontare: continuare ad arrancare o ingaggiare la lotta.

Attrezzature sicure, ben mantenute e moderne!
Un addetto di sicurezza per ogni gru!
Trasformiamo il sindacato in un'organizzazione di lotta!

■

Principi fondamentali De Volle Lading

1. Con rivendicazioni offensive difendiamo con forza gli interessi dei lavoratori portuali e dei giovani che andranno a lavorare in porto.

2. Contribuiamo a organizzare la lotta per questi interessi, tra l'altro attraverso la pubblicazione quadrisettimanale di «De Volle Lading».

3. Operiamo in modo democratico. Tutti possono dare il proprio contributo. Gli amici che sostengono la lotta dei lavoratori portuali sono i benvenuti.

4. Ci impegniamo a favore di sindacati che difendano in modo combattivo e democratico gli interessi dei lavoratori.

5. Siamo indipendenti, anche dal punto di vista finanziario. Accettiamo contributi finanziari solo se elargiti senza condizioni.

6. Siamo aperti a riflessioni su una società diversa, senza sfruttamento né oppressione dei lavoratori: questo dà direzione alla nostra lotta.

7. Lavoriamo per rafforzare la solidarietà internazionale dei lavoratori portuali.

«De Volle Lading» è una pubblicazione del gruppo «De Volle Lading» – da colleghi per colleghi nel porto. Con «De Volle Lading» puoi imparare a lottare contro l'ingiustizia e contro la causa dell'ingiustizia: il capitalismo. E non esitare a versare un po' di soldi nel fondo di sostegno. «De Volle Lading» funziona senza sovvenzioni – perché vogliamo rimanere indipendenti.

www.vollelading.nl

info@vollelading.nl
Telefono: **06-42492000**
06-40393842

Chi desidera ricevere «De Volle Lading» ogni quattro settimane gratuitamente via e-mail: inviare questa richiesta a **info@vollelading.nl**

Sostieni «De Volle Lading»

Effettua una donazione tramite questo codice QR. Grazie in anticipo!

NL54INGB0004428359 indicando «DVL»

Mar Nero e Stretto di Hormuz: un cimitero per i marinai

Quest'anno nel Mar Nero 570 navi mercantili sono state colpite da violenze belliche, causando almeno 40 vittime. Il Mar Nero è più pericoloso dello Stretto di Hormuz, sia a causa degli attacchi russi che di quelli ucraini. La guerra imperialista si caratterizza sempre per metodi che disprezzano la vita umana.

La GFS Pride – una nave portacontainer di poco meno di 3000 TEU – è stata colpita il 13 ottobre nello Stretto di Hormuz da un proiettile (secondo la versione britannica) oppure è finita su una mina marina (secondo la versione iraniana).

Nel frattempo la nave è affondata, ma i 21 membri dell'equipaggio non hanno riportato ferite e sono stati evacuati in tempo. Anche la GFS Giselle è stata colpita il 14 ottobre, ma è riuscita a proseguire la navigazione fino a un luogo sicuro dove gettare l'ancora. Ancora oggi armatori senza scrupoli fanno transitare le loro navi senza protezione attraverso lo Stretto di Hormuz. Secondo l'IMO, dall'inizio della guerra sono state attaccate 93 navi e hanno perso la vita 24 marittimi.

Cynical danger bonus

All'inizio di ottobre il Financial Times ha riportato che gli armatori pagano al capitano e ai membri dell'equipaggio bonus enormi per attraversare lo Stretto di Hormuz.

Un capitano che di solito guadagna 15.000 dollari al mese potrebbe incassare 100.000 dollari se mettesse a rischio la propria vita.
I membri dell'equipaggio che di solito guadagnano 1.500 dollari al mese riceverebbero da 6.000 a 9.000 dollari.

Si tratta di un modo cinico di sfruttare lavoratori che si trovano in difficoltà finanziarie, che non sono in grado di valutare correttamente il pericolo o che sono disposti a correre il rischio. ■

CAO
trattative
presso
RST



L'anno scorso RST ha stipulato un contratto collettivo di lavoro (CCL) della durata di un anno. In tale occasione, l'indennità per il servizio a cinque turni è stata portata al 32% e quella per gli altri turni è aumentata dello 0,5%. Inoltre, gli stipendi sono stati aumentati del 2%.

Le richieste per il CCL del 2027 sono state nel frattempo definite anche nel corso di un'assemblea sindacale. Si chiede che l'indennità per il servizio a cinque turni venga aumentata al 35%, che quella per gli altri turni subisca un aumento dell'1% e che gli stipendi vengano aumentati del 3%. Inoltre, l'età alla quale è possibile lasciare il servizio a cinque turni mantenendo l'indennità deve essere fissata a 59 anni.

Boicottate i discorsi della direzione

Come da tradizione, la direzione organizzerà sicuramente ancora una volta ripetute riunioni per esercitare pressione sui colleghi affinché rinuncino alle rivendicazioni e accettino un compromesso sfavorevole.
Quest'anno la perdita di una parte delle linee Samskip verrà sicuramente utilizzata come mezzo di pressione. Per il momento non è affatto chiaro se Samskip scomparirà davvero, ma la questione fondamentale è che i rischi della gestione capitalistica non devono ricadere sui lavoratori. I dirigenti vogliono sempre che i lavoratori condividano le perdite, ma mai i profitti. È ora di boicottare collettivamente questo tipo di incontri.