

Senza Censura

CONTRIBUTI PER UN'ANALISI CRITICA E DI CLASSE DELLA REALTÀ

Il pdf stampabile dell'opuscolo è scaricabile all'indirizzo: www.senzacensura.org/occupy/west_coast.pdf

VOTARE CON I PIEDI...

Lavoratori della Costa Ovest,
sindacalismo militante
e il movimento Occupy contro
"Wallstreet on Waterfront"



Jack Heyman, storico membro della sezione di Oakland del sindacato dei portuali ha detto all'assemblea tenuta il 6 febbraio a Seattle, in solidarietà con i portuali di Longview che la base della ILWU a Oakland, Portland e Seattle aveva *"votato con i piedi"* per onorare le linee di picchetto di *Occupy* e chiudere questi porti il 12 dicembre, e che lo avrebbero fatto di nuovo quando la nave dei cereali attraccherà a Longview, bloccando di fatto i porti della Costa Ovest, al di là delle indicazioni delle dirigenza del proprio sindacato.

Nota della Redazione

Questo opuscolo è il risultato di un lavoro di ricerca fatto dalla Redazione di Senza Censura al fine di redigere una serie di articoli per la rivista.

Abbiamo però pensato, vista la carenza di informazioni sull'argomento, fosse comunque importantemettere a disposizione i materiali "grezzi", così come li abbiamo raccolti e tradotti tra l'autunno 2011 e l'inverno 2012.

Sono dunque da considerare "appunti di lavoro", risorse utili per le fasi di ricerca, approfondimento e sintesi, che non hanno il compito di esprimere, in questa sede, valutazioni o indicazioni politiche. A ognuno l'onere di trarne spunti significativi per il dibattito e l'analisi.

INTRODUZIONE

«...La globalizzazione è iniziata sul fronte-mare con lo sviluppo del sistema containerizzato di carico, di cui la maggiore efficienza ha permesso la produzione industriale di spostarsi in tutto il mondo, creando una linea di assemblaggio globale in grado di produrre alcune parti in un posto, imbarcarle altrove per completarle, e venderle in una altra località»

Black Orchid Collective
Seattle, 30/1/2012

Per circa 8 mesi i lavoratori portuali di una cittadina dello stato di Washington, Longview, aderenti all'ILWU sono in lotta contro la EGT. Sono circa 250 lavoratori contro un gigante dell'agro-business.

Tecnicamente fino a poco tempo fa erano *locked-out*, cioè "tenuti fuori" dall'azienda, al loro posto lavorano membri di un sindacato "giallo" (la IUOE) assunti da un *contractor* specializzato in conflitti di lavoro, la *special response corporation*.

Le trattative tra EGT e ILWU, condotte tra il gennaio del 2010 e il febbraio del 2011, si erano arenate su differenti punti tra cui la proposta della EGT di considerare come turno abituale, senza quindi il pagamento dello straordinario, il lavorare 12 ore filate!

Inoltre dai 50 di posti promessi inizialmente dalla EGT, la ILWU avrebbe dovuto accontentarsi di 7 posti e avrebbe dovuto rinunciare ad avere un proprio membro nella stanza principale di comando, dove viene controllato il flusso dei cereali dell'intera struttura del terminal della EGT. Come ha dichiarato Dan Coffman, presidente della sezione locale del sindacato portuali di Longview: *«Gli abbiamo detto che non ci impor-*

ta che ci siano 50 supervisori all'interno, ci deve essere per forza un portuale. Non prendiamo ordini da un supervisore»

La EGT è un parto di tre multinazionali che ha recentemente costruito un terminal cerealicolo nel porto di Longview e che conta di essere operativa per l'esportazione verso l'Asia del raccolto cerealicolo statunitense di quest'anno.

La ILWU è il sindacato che da 80 anni rappresenta i lavoratori portuali di tutta la Costa Ovest degli Stati Uniti, i suoi aderenti sono tra le fasce più protette della *"working class"*.

L'attacco della EGT ha posto le basi per un affondo al consolidato sistema di relazioni industriali nei porti della Costa Ovest e rappresenta un tentativo, da parte di ciò che il movimento Occupy ha definito *"wall street on the water front"*, di annichilire l'espressione organizzata del movimento operaio americano in uno dei suoi anelli più forti.

Il capitalismo è in crisi ed i padroni per mantenere i loro margini di profitto devono abbassare lo standard di vita della classe operaia americana al punto che la classe stessa riesce a malapena a sopperire alle sue più immediate esigenze di sopravvivenza.

Il precedente patto sociale *made in usa* tra un settore della working class relativamente garantito e il capitale, che escludeva per la maggior parte le comunità nera, latinos e le donne, deve saltare, perché non può più perpetuarsi.

La vertenza ha catalizzato l'attenzione non solo degli altri membri della ILWU che lavorano negli altri porti della Costa Ovest, ma delle varie realtà di Occupy, in un primo momento della Costa Ovest e poi dell'intera nazione, così come delle varie esperienze di sindacalismo militante.

Ma perché questo gigante dell'agro-business ha scelto questo piccolo porto della Costa Ovest per costruire un terminal altamente automatizzato?



La sua posizione geo-strategica, come spiega Jake Whiteside, vicepresidente della sezione 21 della ILWU: «è il primo posto in cui arrivi nel fiume Columbia dal Pacifico ed è interconnesso con il sistema ferroviario», rendendo più semplice la catena di supporto logistico per il collegamento con il sud-est asiatico e il Giappone.

Il salto tecnologico fatto grazie al nuovo terminal permetterà una velocità maggiore, delle operazioni carico-scarico, del 40% rispetto all'ultimo terminal - per ordine di costruzione - della Costa Ovest; stiamo parlando di qualcosa come 50.000/60.000 tonnellate di qualsiasi prodotto caricate in meno di una giornata lavorativa.

La EGT pensava di piegare facilmente, dopo averla ingannata in vari modi, una cittadina di 36.000 abitanti, con un settore portuale che da lavoro direttamente a circa 250 lavoratori, tanto più che in svariati casi la resistenza di altre porzioni organizzate della working class più consistenti erano state sconfitte di recente dal capitale americano.

Ma le cose non sono andate proprio così.

La lotta è stata senza esclusione di colpi da una parte come dall'altra.

Sono stati attuati picchetti al varco, blocchi dei

treni che trasportavano i cereali verso il terminal, l'invasione e danneggiamento dell'area, mentre la polizia e l'apparato legislativo ha risposto repentinamente con una feroce repressione.

La militarizzazione della vertenza ha assunto il suo picco più alto quando è stato deciso di fare scortare la prima nave, che sarebbe arrivata al terminal dal *Columbia River* tra fine gennaio e inizio febbraio, dalla Guardia Costiera e da differenti forze di polizia.

Intanto i piloti dei rimorchiatori, solidali con la ILWU, hanno pubblicamente dichiarato che non avrebbero svolto il loro lavoro, costringendo la EGT a cercare di ingaggiare a Panama dei possibili crumiri per le *tugboats*.

Uno dei punti di svolta è stato l'inserimento nella vertenza di Longview, così come di altri nodi riguardanti la realtà portuale, come quello relativo al tentativo di organizzarsi dei camionisti, del movimento *Occupy*.

Ciò che ci interessa mettere in luce di alcune espressioni di *Occupy* sono le sue capacità di organizzazione autonoma e la sua capacità di mobilitazione verso forme sempre più impattanti, in particolare lo sciopero generale e il contestuale blocco del porto proclamato autonomamente e condotto con successo il 2 novembre a Oakland in risposta al ferimento quasi mortale di un manifestante (veterano contro la guerra con due missioni in Iraq alle spalle) e l'azione coordinata tra i vari *occupy* del 12 dicembre, parzialmente coronata dal successo, che mirava alla chiusura dei porti della Costa Ovest.

Recentemente la paura di vedere paralizzato interamente il traffico dei porti della Costa Ovest da uno sciopero improvviso dei portuali, che sarebbero accorsi a Longview il giorno in cui sarebbe sbarcata la prima nave nel nuovo terminal, ha fatto sì che il governatore dello Stato di Washington si facesse carico della ripresa delle trattative tra EGT e ILWU.

Le condizioni dell'accordo ripristinerebbero il primato della ILWU nell'impiego di mano d'opera del porto e costituirebbero una prima importante vittoria se non altro della capacità dissuasiva di un movimento montante in grado di porre serie problemi all'establishment, tra cui, come vedremo, la dirigenza sindacale.

È da segnalare inoltre un riuscito sciopero selvaggio ad inizio febbraio dei camionisti che lavorano per il porto di Seattle, organizzato insieme all'aiuto di alcuni attivisti che hanno contribuito tra l'altro allo sviluppo di *occupy* in questa città. I camionisti sono la parte meno tutelata dei lavoratori del ciclo portuale.

Durante questi mesi si è sviluppata una interessante dialettica interna al movimento operaio, in particolare all'interno della ILWU e delle altre categorie più militanti tra cui i lavoratori pubblici che operano nel sociale (colpiti da pesantissimi

tagli alla spesa pubblica che si riverberano negativamente sulle comunità più povere); oltre a un dibattito tra *occupy* e militanti di base del sindacato.

Parte di questa discussione era legata alle azioni intraprese e da intraprendere, riguardo al riuscito sciopero generale con blocco del porto di Oakland il 2 novembre, al tentativo parzialmente riuscito di blocco dei porti della Costa Ovest del 12 dicembre, alle successive azioni di solidarietà e di coinvolgimento nella vertenza di Longview nella previsione dell'arrivo della prima nave al terminal.

Un confronto che è rintracciabile anche da qui nelle varie prese di posizione, nei commenti, nei dibattiti dei vari siti web, nelle registrazioni video, nelle varie trasmissioni radiofoniche, così come nei social networks.

Come hanno sottolineato le/i compagne/i di *Bay of Rage*, rispetto al blocco dei porti: «Da quel giorno in poi abbiamo riconosciuto che il nostro potere come spossati, proletari precari ha comunque una valenza sebbene non stiamo lavorando in un'industria strategica chiave come invece l'hanno i lavoratori portuali».

Alcuni esempi: bloccare il flusso con un picchetto comunitario di poco di più un centinaio di persone come è avvenuto il 12 dicembre a Longview, una barricata o contest di hip-hop, così come è avvenuto sempre il 12 a Seattle, con la propria massiccia presenza umana come è avvenuto a Oakland il 2 novembre e il 12 dicembre.

Quando blocchiamo una strada è come se recidessimo un'arteria ad un essere umano, diceva un piquetero argentino, che dire allora del blocco di un porto?

Da anni il baricentro del commercio mondiale si è spostato dall'Atlantico al Pacifico, con una trasformazione della divisione internazionale del lavoro che ha ora il suo cuore pulsante in Asia, in particolar modo in Cina.

Il Pacifico è un punto caldo per il passaggio di armi ed eserciti, e per l'insostenibilità ecologica dell'attuale navigazione marittima nell'era del gigantismo navale, come dimostra la recente catastrofe ecologica causata da una nave della MSC.

Il completamento dei lavori di raddoppiamento del Canale di Panama, previsti per il 2014, interrotti da un recente sciopero selvaggio dei lavoratori impegnati nell'ammodernamento di questa infrastruttura, permetterà di by-passare i porti della California, della costa est e del Golfo, anche ai nuovi giganti del mare: le navi container post-Panama.

Proprio quell'anno scadrà il contratto collettivo dei portuali della costa ovest...

La crisi impone tempi sempre più stretti alla "rotazione" di materie prime e semi-lavorati e alla circolazione delle merci, ponendo sotto costante pressione tutti i lavoratori della logistica.

È una priorità del capitalismo livellare verso il basso le condizioni di sfruttamento di tutti coloro che sono occupati in questo ciclo, soprattutto chi lavora in quelle "strozzature" del trasporto merci che sono i porti, punti nevralgici della circolazione, in particolar modo se i lavoratori sono ancora in grado di esercitare un potere di contrattazione reale.

Infatti, smantellare le espressioni organizzate dei lavoratori portuali è diventata una priorità della globalizzazione, almeno dalla tenace resistenza opposta dai portuali di Liverpool nel 1995/1996.

Allo stesso tempo la militarizzazione del trasporto marittimo e delle realtà portuali è un processo costante, che ha avuto differenti salti di qualità nel corso degli anni, la guerra all'Iraq nel 2003 è stato un banco di prova su scala globale.

Le realtà portuali del Pacifico sono interessate da differenti vertenze in Australia, Nuova Zelanda, Giappone e appunto Costa Ovest.

I nervi scoperti della strategia di sopravvivenza del capitalismo nel settore marittimo-portuale sono sempre più chiari ed inizia a intravedersi una lotta di classe multinazionale di questo settore.

La guerra nel fronte del porto è appena cominciata, dentro, intorno e fuori dai varchi, lungo una catena logistica "tesa" che va dalle piattaforme logistiche alle autostrade e alle ferrovie.

Offriamo una cronaca ragionata di questo spaccato di lotta di classe affinché sia uno strumento utile a tutti coloro che *sanno da che parte stare*, ripromettendoci di approfondire successivamente ciò che ha preceduto questo ciclo di lotta e di entrare più nel merito delle varie esperienze di *occupy* della West Coast, che qui vengono molto sommariamente presentate.

Abbiamo pensato di allegare alcuni testi: la conferenza stampa fatta per lo sciopero generale del 2 novembre a Oakland, un appello in favore dei portuali di Longview che è stato tradotto in più lingue di *Insurgent Notes* (rivista comunista statunitense) e la dichiarazione di *Occupy Oakland* che proclama lo sciopero generale per il 1 maggio.

Oltre a questo abbiamo fornito alcuni riferimenti informativi che ci sono serviti come fonte, una panoramica dei gruppi "radicali" della West Coast attivi nei vari *Occupy*, ed alcuni interessanti contributi di riflessione, i cui spunti trovano solo parziale spazio in questo contributo.

Conclude il tutto qualche suggestione musicale...

LA BATTAGLIA DI LONGVIEW

La parola più importante nel linguaggio della classe lavoratrice è "solidarietà"

Harry Bridges

Longview e Costa Ovest: tra passato e presente Longview è una *company town* sulla costa ovest degli Stati Uniti, situata nello stato di Washington, tra Seattle e Portland.

Una *company town* cioè una città creata dal nulla da un magnate dell'industria, tale Robert A.Long, che nel 1921 la creò per 50.000 abitanti, di cui 14.000 destinati a lavorare direttamente per la Long-Bell Lumber Company.

Nel suo stesso anno di fondazione a due miglia a sud-est del centro città è stato installato dallo stato il porto governato da una Port Authority.

Ma Longview è diventata una *union town* - città sindacalizzata - da metà degli anni 30, ispirata dallo sciopero generale di San Francisco del 1934.

I lavoratori del porto di Longview, con alla testa Harry Bridges ed altri *radicals*, compresi molti comunisti, hanno sconfitto le compagnie di navigazione, forzandole ad accettare la *union hiring hall*, che avrebbe fornito lavoratori, conformemente agli accordi sindacali, a qualsiasi "datore di lavoro" sulle banchine. Così facendo hanno messo fine alla capacità decisionale dei "padroni del vapore" di scegliere arbitrariamente quanti e quali lavoratori impiegare, impedendo la guerra tra poveri imposta grazie alla leva del ricatto occupazionale nell'era della Grande Depressione. Questo tipo di accordo, promosso dalla Interna-

tional Longshore and Warehouse Union (ILWU) Local 21, è ancora in vigore.

Il carico e lo scarico delle navi è fatto esclusivamente da personale sindacalizzato.

La ILWU ha un contratto collettivo con tutti i proprietari dei terminal per l'esportazione dei cereali in tutta la costa ovest, un accordo che regola salari, ore, i termini e le condizioni di impiego dei lavoratori del sindacato che lavorano ai *grain terminals* (terminali cerealicoli).

Circa 40 anni fa lo stesso sindacato, in tutta la costa, sottoscrisse degli accordi sull'introduzione dei processi di containerizzazione/ automazione nel lavoro portuale che gli anno garantito *page* elevate, svariati benefits, la sicurezza occupazionale in cambio dell'accettazione di una consistente contrazione dei posti di lavoro man mano che i lavoratori fossero approdati alla pensione. C'erano 100.000 *longshoremen* all'epoca dello sciopero generale del 1971, erano 10.000 nel 2003...

Alla base del contratto sociale nei porti della Costa Ovest c'era l'introduzione di nuove tecnologie da parte della *West Coast Waterfront Coalition*(WCWC), lobby costruita ad hoc dai maggiori utenti dei porti del Pacifico, bilanciata dal mantenimento delle garanzie acquisite da parte dei lavoratori dell'ILWU che permetteva la pace sociale per tutto il periodo di validità contrattuale.

Attualmente i *longshoremen* godono delle migliori garanzie tra i lavoratori del porto, ma al tempo stesso sono il numero più modesto dei lavoratori dell'intero ciclo portuale.

Il numero maggiore di lavoratori è costituito dai



camionisti, per la prevalenza *latinos*, molto meno retribuiti, pagati a cottimo e considerati come singoli contraenti dai loro committenti che ostacolano qualsiasi tentativo di sindacalizzazione.

Nel maggio del 2006 più di 15.000 camionisti del sud della California si sono organizzati per bloccare le operazioni portuali dei porti "gemelli" di Los Angeles/Long Beach da cui passa circa il 40% del traffico marittimo statunitense.

Un dato, dagli anni '70 all'inizio del decennio scorso il traffico dei 29 porti è aumentato di ben quattro volte, quello dei container di più di venti volte, mentre il numero dei lavoratori è diminuito di 10 volte.

Successivamente i camionisti hanno contribuito alla creazione della *clean and safe port coalition* (coalizione per un porto salubre e sicuro) che agisce insieme ad altri attivisti della comunità per migliorare le condizioni ambientali dei porti, cercando di ridurre tra l'altro l'immissione di gas di scarico dei giganti su quattro ruote.

Proprio le condizioni dei camionisti di Los Angeles che lavorano per il porto e la vertenza di Longview, insieme alla volontà di danneggiare economicamente "Wall street on Waterfront", sono stati i motivi che hanno ispirato il tentativo di blocco totale dei porti della Costa Ovest il 12 dicembre da parte di *occupy*.

La Costa Ovest, in particolare Oakland, ha una tradizione di *community pickets* che sono stati in grado di fermare i porti per vicende che andavano al di là degli interessi immediati dei lavoratori portuali, o per scioperi di solidarietà con altre realtà portuali, come la lotta dei dockers di Liverpool a metà anni Novanta.

Per ora il tentativo di mettere i camionisti contro *occupy* è fallito, ma l'establishment portuale e le autorità locali, in particolare quelle di Oakland, stanno conducendo una vera e propria campagna contro questa esperienza cercando di fomentare la guerra tra poveri, invitando *longshoremen* e camionisti a sfondare i *community pickets* che il movimento ha promosso.

Le azioni di *occupy* hanno fatto emergere quanto sia fondamentale anche il guadagno di una singola giornata di lavoro per i ristretti margini di sopravvivenza economica dei camionisti.

ILWU vs EGT

Nel giugno del 2009, tre multinazionali hanno creato una *joint venture*, la *EGT Developement*, per costruire un nuovo terminal cerealicolo nel Porto. Queste tre *corporations* sono la *Bunge Limited*, che dalla sua fondazione in Olanda nel 1818 ha mosso i suoi tentacoli su tutto il globo ed è ora un gigante dell'agro-business, l'*Itochu Corporation*, creata nel 1858 in Giappone, che ha interessi in vari settori e la "coreana" *STX Corporation*, vera multinazionale del mare e delle attività connesse.

Tutte queste aziende hanno delle proprie filiali anche in Italia.

La Bunge è proprietaria al 51% dell'EGT.

La Bunge è universalmente conosciuta per la sua attività anti-opearia ed è stata al centro di numerose vertenze.

Uno degli sbocchi strategici della Bunge è costituito dalla domanda crescente di alimenti per animali a base di cereali dovuta al processo di industrializzazione del sistema di produzione di carne in Asia.

La EGT è uno strumento della Bunge per controllare e operare nell'esportazioni cerealicole dagli Stati Uniti ai mercati asiatici.

La EGT mira a diventare operativa per il raccolto dei cereali del 2012.

Bunge fa parte del grain cartel, cioè è parte integrante di quell'oligopolio che controlla tutto ciò che avviene nel ciclo alimentare a base di cereali. Come dice David Coffman, riferendosi alle 5 compagnie che controllano il mercato mondiale: «probabilmente sono più potenti del cartello petrolifero, perché le persone devono mangiare, e questo lo sanno».

La Bunge è una delle tre compagnie che ha beneficiato del 75% dei sussidi governativi per la produzione cerealicola, per cui il governo ha sborsato complessivamente 15,4 miliardi nel 2009.

È una delle maggiori responsabili della deforestazione della foresta fluviale del Brasile e usa lavoro schiavile nelle piantagioni di soia che stanno sostituendo il maggiore polmone verde terrestre.

Con la liberalizzazione dei prodotti della finanza derivata attuata da Clinton nel dicembre del 2000, i principali prodotti dell'agro-business statunitense sono entrati nel ciclo della speculazione finanziaria ed il loro valore è schizzato da 440 miliardi complessivi nel '98 a 7,5 mila miliardi nel 2007!

Tra il 2005 e il 2008 i prezzi degli alimenti sono a loro volta aumentati vertiginosamente del 83%: il costo del mais è triplicato, quello del riso è quasi raddoppiato (+170%), il grano è aumentato del 127%.

Il banco di prova dell'operatività del terminal è lo sbarco della prima nave tra gennaio e febbraio di quest'anno.

Questo *grain terminal* è il primo costruito da più di trent'anni sulla costa nord-occidentale del pacifico.

La EGT aveva promesso di assumere personale sindacalizzato per la sua costruzione e di incrementare una volta finito il terminal il numero di addetti al porto ricorrendo a personale della ILWU, tutto questo per avere generose concessioni sia in termini fiscali che di costo dei terreni. Ma questo terminal da 200 miliardi di dollari è stato costruito da mano d'opera non sindacalizzata fatta affluire dagli Stati Uniti e dal Guatemala. Prima dell'apertura prevista del terminal, la EGT ha esplicitato la sua volontà di ricorrere a forza-



lavoro non sindacalizzata, rompendo un patto sociale che dura da quasi 80 anni non solo a Longview ma in tutta la costa ovest.

Questo strappo rappresenta una pesante ipoteca per il futuro non solo degli altri operatori dei *grain terminals* della costa ovest, ma per tutti i 50.000 lavoratori portuali della West Coast, che nel 2014 dovranno “rinnovare” il loro contratto collettivo. La EGT è la testa di ponte della lotta di classe padronale sulla Costa Ovest che ha a livello nazionale nella destra del partito repubblicano i suoi alfieri, e nei democratici i suoi attori complementari, vede la AFL-CIO (la centrale sindacale) americana in una posizione di complice neutralità con le strategie di questa multinazionale. L'AFL, infatti, non ha né espulso dal suo interno né condannato la IUOE, dichiarando tra l'altro che il conflitto tra ILWU e IUOE deve considerarsi una “disputa giurisdizionale” e che quindi non si tratta di crumiraggio.

Bisogna ricordare che l'affondo portato a quella fetta di movimento operaio organizzato, circa il 12% della forza lavoro, tra cui meno dell'8% nel settore privato aveva incontrato una prima vivace ma perdente resistenza in Wisconsin tra febbraio e marzo del 2010, mobilitazione che venne fatta defluire dai vertici sindacali e dal partito democratico in funzione "elettoralista", puntando tutto sulla rimozione dei politici repubblicani che avevano promosso un provvedimento legislativo anti-sindacale contro i lavoratori pubblici.

Lo spettro di Madison-Wisconsin, febbraio-marzo 2011

«Nel Wisconsin, un governatore repubblicano neo-eletto, Scott Walker, ha tentato di abolire la contrattazione collettiva, in testa alla, fino ad ora, più grande (e più sostenuta) mobilitazione della classe operaia post-2008.

Nelle elezioni del novembre 2010, Scott Walker e il Partito Repubblicano hanno assunto la direzione del governo statale del Wisconsin nella frangente generale dei Repubblicani. (Successivamente è emerso che Walker aveva avuto stretti legami coi fratelli del miliardario di estrema destra Koch, che vedevano chiaramente il Wisconsin come un esperimento per una strategia e tattiche da usare altrove.) Una volta al potere, hanno attuato importanti riduzioni di imposte ai ricchi ed alle società, e così hanno annunciato un deficit del bilancio pubblico, fatto molto peggio rispetto a quelle riduzioni. Walker ha proposto una legislazione per massicci tagli nei Servizi Sociali, permettendo al governo statale di privatizzare a capriccio, ed abolendo i diritti di contrattazione collettiva per gli impiegati pubblici. La risposta immediata fu una serie di scioperi selvaggi dalle scuole intorno allo Stato e un «*sick-in*» da parte degli insegnanti che equivalse a uno sciopero a sorpresa. Il palazzo del Campidoglio dello Stato a Madison fu occupato per settimane da migliaia di persone e manifestazioni di massa furono messe in atto ogni fine settimana fino al 12 marzo, quando 125.000

operai si ammassarono per un raduno. (Cartelli e slogan del movimento evocavano esplicitamente l'occupazione di piazza Tahrir al Cairo, ma diversamente dall'Egitto, il movimento nel Wisconsin non riuscì a rovesciare Walker).»¹

La guerra in casa: la Costa Guard e la militarizzazione dei porti

Ora insieme a membri di Occupy di tutti gli States si sta organizzando per dare il "benvenuto" ad alla prima nave che tra la metà di gennaio e l'inizio di febbraio arriverà al terminal della EGT. È di questi giorni la notizia che la nave su cui fino all'ultimo momento non si avranno informazioni certe sarà scortata dalla Guardia Costiera (*coast guard*), con l'uso di elicotteri e di differenti forze dell'ordine a presidiare il terminal.

Dal 2001 ad oggi il trasporto marittimo ha subito una imponente militarizzazione.

Torniamo indietro dando un quadro del processo come appariva nella primavera del 2003.

«Negli Stati Uniti gran parte della prevenzione e della sanzione in materia di sicurezza, è di competenza della *US Coast Guard*, un corpo militare autonomo dalla marina, dotato di mezzi d'avanguardia e di una propria capacità di dissuasione, considerato che contribuisce attivamente alla difesa nazionale e che ha visto e vedrà rimpinguato il suo organico in tre anni di ben 7000 unità, con un vasto rinnovo dei già ingenti mezzi a disposizione, per concentrarsi sulla sicurezza delle navi in arrivo e di 55 porti americani in collaborazione con il colosso dell'elettronica militare TRW.

Quest'ultime misure sono organiche alla creazione dopo l'11 settembre di una nuova amministrazione: la *TSA, Transportation Security Administration*.

Istituita il 19 novembre del 2002 all'interno delle leggi sulla sicurezza aerea e il trasporto, è diretta da John W. Magaw, esponente di primo piano dei servizi segreti, ex-responsabile di tutte le operazioni relative alla protezione del presidente Bush e della sua famiglia.

Per la prima volta nella storia degli Stati Uniti, un'agenzia federale creata dal nulla assume direttamente la responsabilità della sicurezza di tutti gli aeroporti e i porti americani, e una supervisione su tutto il sistema nazionale dei trasporti. Gli agenti della nuova forza di sicurezza potranno usare la forza e disporre l'arresto senza mandato di chiunque ritengano in grado di commettere reati e mettere in pericolo la "sicurezza nazionale".

L'uso indiscriminato della forza per reprimere un picchetto di 500 manifestanti, tra cui alcuni lavoratori, che cercavano di bloccare il traffico marittimo

militare in direzione del Golfo nel porto di Oakland questo 5 aprile, e ancor prima l'accusa, mossa ai portuali della costa del pacifico, di minacciare la sicurezza nazionale in caso di sciopero, rendono chiari chi siano i referenti di questa legge.

Infatti, mentre le condizioni di sicurezza, intese come safety, nei confronti dei lavoratori, della collettività e dell'ambiente sono state messe in secondo piano, soprattutto dopo l'11 settembre, sono stati invece implementati i dispositivi di controllo nel senso della security: la sicurezza nazionale diviene formalmente la priorità perseguita e formalizzata con ogni mezzo ritenuto necessario, salvo poi entrare in contraddizione con l'organizzazione del trasporto just in time.

La scelta attuata dall'amministrazione americana, per ovviare a questa contraddizione tra tempi di circolazione sempre più stretti e necessità di intensificare ed estendere il controllo, è stata quella di scaricare, per così dire, il controllo delle merci dirette negli USA sui porti stranieri di imbarco, imponendo una drastica selezione delle relazioni marittime internazionali: solo 20 megaports del mondo sono autorizzati a spedire merci verso i porti americani, porti da cui già proviene il 70% dell'import estradato via container marittimi.

Questa operazione di razionalizzazione della filiera dei fornitori comporta però una possibile veloce saturazione del traffico marittimo in caso di una qualche disfunzione, e sarà proprio lo sciopero e poi l'auto-riduzione del ritmo di lavoro attuata dai lavoratori portuali della Costa del Pacifico a mostrare la debolezza intrinseca di questa riorganizzazione gestionale, la possibilità poi che questa congestione fosse provocata dal movimento contro la guerra, qualunque fosse la natura dell'azione, era ed è negli incubi dell'amministrazione.

Sulle banchine di questi porti, conformemente alle politiche di polizia internazionale degli States, operano in completa autonomia squadre di ispettori del servizio doganale americano, forniti di propri database e del potere di accedere ai "manifesti di carico" delle navi, di sottoporre allo scanner i container sospetti e se è necessario di rompere i sigilli e di svuotarli.

Questo potere è simile all'impunità di cui godono i soldati americani in tutto il mondo, del tutto conforme al loro stile di esercito di occupazione permanente del globo.

Dopo alterne fortune, le dogane americane divengono perciò il modello a cui si ispira l'organizzazione doganale mondiale, che dopo il vertice del G8 tenutosi a fine giugno 2002 in Alberta (Canada) ha deciso di accelerare il processo di standardizzazione informatica e di scambio delle informazioni tra i vari servizi nazionali.»²

1 *La lotta di classe negli Stati Uniti dal crollo del 2008*, Loren Goldner [http://bthp23.com/Class%20Struggle%202008-OWS%28It%29%20.pdf]

2 *Alla deriva... Alcune note sulla forza e la debolezza logistica del sistema capitalista*, Senza Censura, n.11-2/2003 [http://www.senzacensura.org/public/rivista/sc03_1118.htm]

Una breve cronaca

Finora 1% ha utilizzato il suo tradizionale arsenale anti-operaio mobilitando la polizia, le istituzioni preposte al contenimento del movimento dei lavoratori, tra cui la magistratura, gli esperti di crumiraggio e di pubbliche relazioni, e non da ultimo la guardia costiera.

Aggressioni ai picchetti, arresti avvenuti fuori dal contesto delle mobilitazioni, pesanti pene pecuniarie, ingiunzioni che limitano le azioni possibili (tra cui il blocco dei treni) sono stati fino ad ora le reazioni della controparte che non ha disdegnato di fomentare il linciaggio a mezzo stampa dei lavoratori.

220 membri della ILWU locale su 226 sono stati finora arrestati!

Le pene pecuniarie a cui è stato condannato il sindacato sono di poco inferiori a 250.000 dollari.

Lo scontro ha assunto la forma sempre più di una guerra di classe che ci riporta agli albori del movimento operaio americano, in cui un padrone della ferrovia si vantava di poter assumere metà dei lavoratori per fare fuori l'altra metà.

Le forme di lotta e il sostegno oltre Longview a questa vertenza sono state varie.

I lavoratori in settembre hanno prima provato a fermare i treni in arrivo al terminal, conoscendo la repressione poliziesca e il giorno successivo hanno "invaso" l'area del terminal rovesciando i cereali presenti nei vagoni.

In altre città picchetti contro le sedi della Bunge, o blocchi per impedire ai treni merci che partivano per il terminal della EGT sono stati realizzati.

Vediamo di fare una **breve cronologia**:

A maggio viene organizzato un picchetto informativo in cui si fa pressione sulla EGT affinché assuma personale della ILWU.

Ad inizio giugno a Portland un migliaio partecipano alla protesta di fronte al Quartier generale della EGT.

Il 13 luglio 100 lavoratori vengono arrestati per avere abbattuto un cancello e invaso il terminal della EGT.

Tre giorni dopo centinaia di persone bloccano i treni diretti al terminal, la compagnia ferroviaria (BNSF) sospende i treni per la EGT.

Il 22 luglio la EGT è costretta a chiudere il terminal a causa dei picchetti che ne bloccano l'accesso.

3 giorni dopo 7 lavoratori vengono arrestati ai picchetti e uno di loro si infortuna negli scontri con la polizia.

Il 1° di settembre un giudice federale emette una ingiunzione contro il sindacato, vietandogli di bloccare i treni e intimandogli di far cessare le violenze ai picchetti.

Da allora l'azione giudiziaria tenderà a ridimensionare la capacità di azione dei lavoratori, cominciando pesanti pene pecuniarie.

Il 7 settembre manifestanti bloccano un treno diretto al terminal della EGT a Vancouver e di nuovo a Longview.

Il giorno dopo in centinaia invadono il terminal provocando svariati danni al carico di cereali e alla struttura ferroviaria del terminal.

A metà settembre un giudice federale condanna il sindacato per le forme di lotta attuate in settembre.

Nelle settimane successive non si placa la ferocia poliziesca contro i lavoratori, oggetto di una vera e propria retata con tanto di caccia all'uomo, mentre il sindacato chiede la rimozione dei responsabili della violenza poliziesca.

Il 28 settembre, scortati dalla polizia, i treni raggiungono il terminal senza incidenti, così avviene anche il 13 ottobre.

Il resto è cronaca recente...

Occupy strikes!

È con l'azione che il movimento occupy ha rivolto ai porti, dallo sciopero generale e dal blocco del porto a Oakland il 2 novembre, che la lotta dei lavoratori portuali ha assunto un altro connotato.

Il 17 dicembre Occupy Longview ha fatto un appello per un concentramento a Longview a gennaio per bloccare il carico della nave al terminal della EGT, e il 21 dicembre Occupy Oakland ha votato per organizzare una carovana a Longview. Il 6 gennaio "Occupy the EGT" pianifica una mobilitazione di massa all'arrivo della nave al terminal della EGT in solidarietà con la ILWU.

Gli organizzatori di occupy stimano che tra i 10.000 e 25.000 risponderanno all'appello per recarsi a Longview, con l'appoggio della sezione locale della ILWU e di molti membri di base dello stesso sindacato di tutta la costa ovest e oltre.

Differenti sezioni locali di organizzazioni sindacali prendono pubblicamente posizione in favore della lotta dei portuali di Longview, mentre si moltiplicano numerose azioni di informazione e di solidarietà organizzati da Occupy in tutti gli Stati Uniti.

Bisogna ricordare che la capacità di mobilitazione di Occupy Oakland è stata travolgente: il 12 dicembre scorso, quando le solite cassandre della sinistra la davano per morta, il 5° porto degli Stati Uniti è stato bloccato nel turno di mattina da circa 1.000 persone, mentre erano 10.000 al secondo turno, presenti nel pomeriggio anche in risposta alla pesante azione repressiva (cariche, uso di gas urticanti e di "bombe" sonore contro i manifestanti) in mattinata contro il tentativo di occupare altri porti della costa.

OCCUPY CITIES! OCCUPY PORTS

New York 17/9/2011

Da metà settembre il volto di molte città statunitensi è parzialmente cambiato.

I grandi centri urbani e o piccoli abitati dell'“America profonda” sono attraversati da un movimento che cerca di reagire attivamente alle conseguenze sociali della crisi e mettere in discussione l'attuale sistema sociale.

Assemblee aperte e permanenti nel centro cittadino permettono alle persone di discutere, organizzarsi, condividere un pasto caldo, attingere un libro da una improvvisata biblioteca ambulante.

La risposta del blocco di potere nord-americano è stata fino ad ora più orientata a reprimere questo movimento che a recuperarlo, ma proprio la violenza poliziesca ha allargato il consenso nei confronti della mobilitazione e ne ha arricchito le pratiche, facendogli fare un “salto di qualità”. Da New York dove la prima manifestazione svoltesi sul ponte di Brooklyn è stata caricata dalla polizia che ha effettuato 700 fermi, la protesta si è diffusa a macchia d'olio.

Oakland

Dopo circa due settimane di occupazione ad Oakland, durante lo sgombero violento della piazza il 25 ottobre Scott Olsen, un manifestante veterano della guerra in Iraq, viene ferito quasi mortalmente.

La piazza viene rioccupata il giorno successivo e con una decisione unanime dell'assemblea viene approvata la proposta per uno sciopero generale che blocchi la città e il quinto porto degli Stati Uniti. L'assemblea decide che verranno sanzionate le aziende intenzionate a prendere provvedimenti disciplinari contro gli scioperanti.

Così il 2 novembre grazie anche all'appoggio di alcuni sindacati locali dei portuali, dell'industria automobilista, delle poste e dell'educazione, la città è stata bloccata, attraversata da una festante marea umana che ha occupato anche i varchi del porto.

È interessante notare che non ha sconvolto nessuno il fatto che una parte del movimento si organizzasse per sanzionare in maniera “più robusta” alcune banche lungo il percorso.

Occupy strikes back

Da un corteo pacifico e dall'occupazione con le tende di una piazza, le forme di lotta si sono ampliate, anche perché la repressione coordinata a livello statale ha cercato di stroncare nuovamente questa esperienza, che non sembra comunque volere arroccarsi solo nella pratica dell'accampamento e in discussioni permanenti su cosa e come trasformare l'esistente.

Se da un lato tutto l'establishment sta accele-

rando sul piede della repressione, e la dirigenza sindacale che ha confermato il suo appoggio ad Obama per le prossime elezioni presidenziali sta cercando di recuperare terreno ostacolando il piano delle mobilitazioni autonome, l'intero movimento guadagna un consenso crescente tra ampie fette di popolazione.

È difficile fare una sintesi delle molteplici forme di resistenza intraprese, ma la resistenza agli sfratti e l'occupazione di edifici, così come il blocco dei flussi di merci nei porti della Costa Ovest e della catena di distribuzione Wall-Mart sembrano gli sbocchi più impattanti che sta prendendo.

Proprio per rispondere all'ondata di sgomberi, diretta a livello Federale, sostenere il tentativo di sindacalizzazione dei camionisti che lavorano per il porto di LA, appoggiare la lotta dei portuali di Longview di Washington contro la EGT, alcune esperienze di Occupy della Costa Ovest decidono di indire un blocco coordinato di tutta la costa occidentale per il 12 dicembre.

EGT è stata ribattezzata giustamente dal movimento “Wall street on the Waterfront” perché è la personificazione del potere finanziario sulle banchine.

Il flusso di merci attraverso il Pacifico ha superato quello attraverso l'Atlantico ed è centrale nelle strategie di globalizzazione sullo sfondo dello sviluppo asiatico, in particolar modo cinese.

Sebbene la dirigenza sindacale non appoggi la lotta, i lavoratori si rifiutano di attraversare i picchetti comunitari, e molti lavoratori vi si uniscono.

Alcuni porti vengono paralizzati completamente come Oakland, Portland, Seattle e Longview, altri parzialmente. Vengono intraprese numerose azioni di solidarietà come in Canada e in Giappone.

La polizia attacca violentemente i picchetti con un pesante bilancio di feriti tra i manifestanti, ma lì dove i blocchi hanno successo in mattinata vengono replicati come annunciato anche nei turni pomeridiani in risposta alle violenze poliziesche.

A Oakland guida il corteo proprio Scott Olsen.

Le autorità cittadine di Oakland invocano una maggiore stretta repressiva per impedire che il flusso delle merci venga nuovamente bloccato.

Il 12 dicembre l'ingranaggio è stato nuovamente inceppato.

Sullo sfondo di una crisi epocale e di un attacco senza precedenti alle organizzazioni della working class, vediamo emergere un processo organizzativo autonomo che contribuisce a ridefinire il quadro dello scontro di classe, fino ad ora solamente subito da parte del 99% della popolazione, per usare una espressione di *occupy* e fatta propria da un sempre più ampio bacino di *working poors*.

ALLEGATI:

Riproduciamo integralmente la traduzione della Press Conference per lo sciopero generale del 2 novembre ad Oakland che da un quadro della composizione sociale e degli obbiettivi del movimento.

Louise Michelle

Ci troviamo qui fra le strade di Telegraph e Broadway, l'epicentro dello sciopero generale di Oakland del 1946, nel territorio ora occupato dagli Stati Uniti. Questo Mercoledì, il 2 Novembre, la popolazione di Oakland farà ancora una volta la storia, con uno sciopero generale della città e un giorno di azioni di massa, indette dall'assemblea generale di Occupy Oakland. Occupy Oakland è nato dall'esigenza di porre fine agli attacchi della polizia contro le nostre comunità, di difendere le scuole e le biblioteche dalla chiusura, e di batterci contro questo sistema economico, costruito sul colonialismo, la disuguaglianza e il potere delle grandi industrie, che perpetua ogni forma di repressione e distruzione dell'ambiente. La notte seguente all'attacco brutale della polizia contro i manifestanti di Occupy ci siamo riuniti in Oscar Grant Plaza e abbiamo tenuto un'assemblea di massa partecipata da migliaia di abitanti di Oakland.

E' stato in quest'assemblea generale che Occupy Oakland è pervenuta ad un consenso generale per indire e organizzare uno sciopero generale. Occupy Oakland e l'assemblea generale non hanno leader, le nostre decisioni vengono discusse e fatte senza il coinvolgimento di partiti, la decisione di indire uno sciopero generale è stata

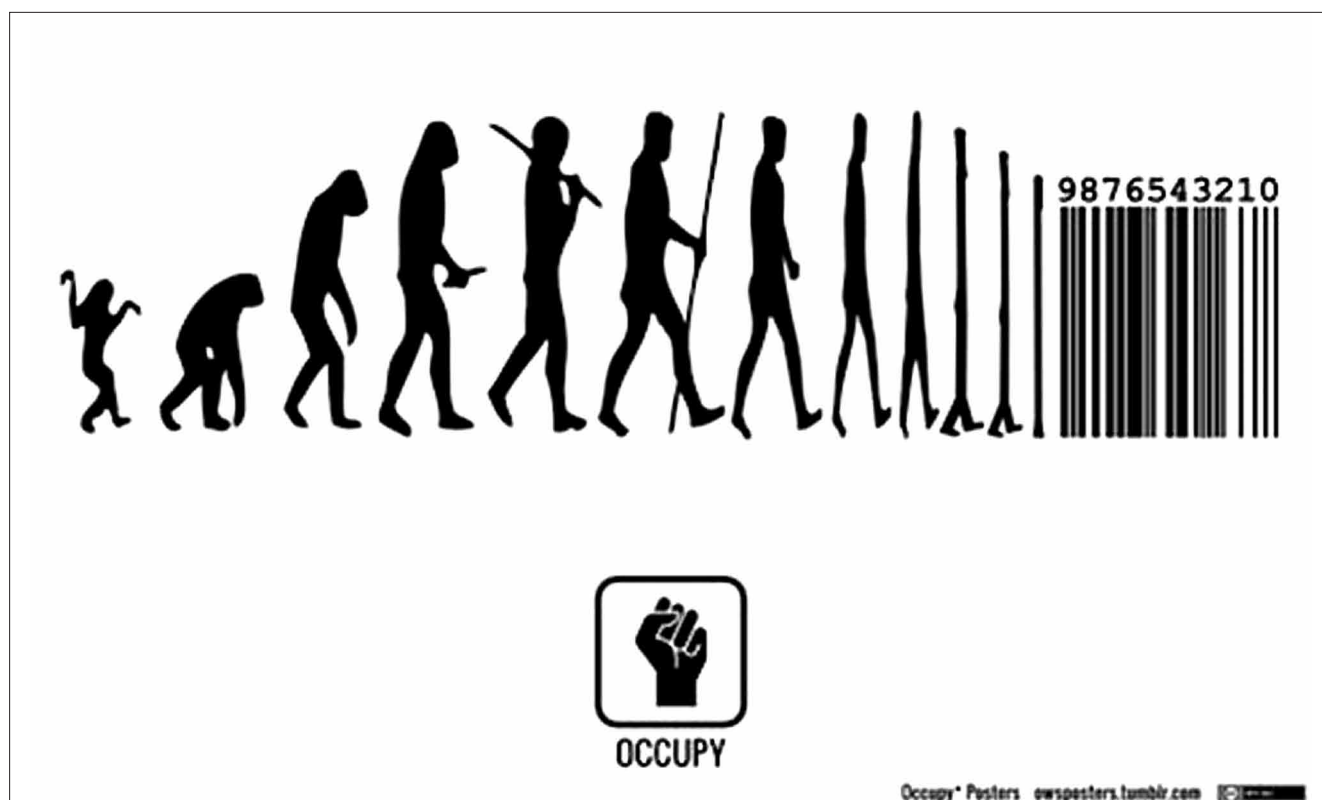
fatta dalla gente di Oakland, in un processo dal basso. Il 2 Novembre la popolazione di Oakland sciopererà e mostrerà che ci rifiutiamo di creare benessere per l'1%. Stiamo facendo appello per fare un giorno di azioni in cui bloccare la circolazione del capitalismo, in cui gli studenti saltino scuola, e ci siano occupazioni di scuole, case e luoghi di lavoro per riappropriarci del controllo delle nostre vite contro l'1%.

Occupy Oakland chiede a tutte le banche e imprese di chiudere durante il giorno dello sciopero generale. I manifestanti prevedono anche di bloccare il 2 Novembre il porto di Oakland. Occupy Oakland picchetterà o occuperà tutte le imprese e le scuole che prenderanno misure disciplinari contro gli scioperanti.

In tutto il mondo la gente si è svegliata e ha riconosciuto la morsa del capitalismo. Noi ci rivolgiamo a tutto il mondo, perché ci riconosciamo come uguali vittime del sistema capitalistico. In questo momento stiamo creando dei movimenti per non essere più vittime, scioperando, occupando, riappropriandoci del controllo, e reclamando i nostri luoghi di lavoro, le nostre scuole, e le nostre vite.

Boots Riley

Il 2 Novembre, come parte del movimento di Occupy Oakland, marceremo sul porto di Oakland, e lo bloccheremo. Lo scopo è bloccare il flusso del capitalismo nel giorno di sciopero generale, e per portare il nostro impegno e la nostra solidarietà agli scaricatori nella loro lunga lotta contro EGT, che ha sede a Longhouse, nello stato di Washington. EGT è un esportatore internazionale di grano, che sta tentando di attaccare la nostra



giurisdizione in materia di lavoro portuale. Il burattinaio alle spalle di EGT è una potente società di agro-business, con forti legami con Wall Street: questo è soltanto uno degli esempi dell'attacco contro i lavoratori condotto da Wall Street. Lo sciopero generale di Oakland dimostrerà che, al di là delle implicazioni di Occupy Wall Street, il mondo intero è stufo della dispersione del benessere operata da questo sistema. Adesso è il momento che la gente faccia qualcosa al riguardo. Lo sciopero generale di Oakland è uno sparo di avvertimento al sistema. Questo è un memorandum di Anna Santana (amministratrice della città di Oakland), che ci dice che nessuno scioperante sarà colpito da azioni disciplinari.

Clarence Thomas (ILWU: sindacato internazionale degli scaricatori e dei portuali)

Il motivo per cui io e altri lavoratori ci schieriamo a favore dello sciopero generale di mercoledì da parte del movimento Occupy Oakland, è che questo è un movimento che si batte contro il potere delle grandi imprese. Dobbiamo essere molto chiari riguardo a un punto: tutto questo non ha nulla a che fare con la crisi di Wall Street, si tratta del capitalismo che è andato completamente fuori controllo: il capitalismo ci ha tradito, e non può più mantenere le proprie promesse. Che cosa dice questo di un paese dove ci sono dei miliardari, proprio qui in California, dove noi lavoriamo, che si fanno manufatturare i prodotti in Asia, che hanno lavoratori che lavorano per paghe da schiavi? Che l'unico modo per interrompere tutto questo è la sollevazione dei lavoratori. Questo sciopero non è sorto in seno ai sindacati, è sorto dal basso. Questa è la prova generale di quando i lavoratori si muoveranno per uno sciopero generale, perché l'unico momento in cui i lavoratori ottengono delle concessioni in questo paese è quando si organizzano e si muovono di loro iniziativa, in nome di loro stessi. Voglio concludere con questa citazione da un ex schiavo, abolizionista e sindacalista, Frederick Douglas: "Il potere non è nulla, non è mai stato e mai sarà nulla."

Cat Brooks

Noi ci schieriamo al fianco di Occupy Oakland e dello sciopero generale. Le azioni della polizia mercoledì scorso non sono nulla di nuovo, soprattutto se rapportato alla comunità di colore: ci stuprano, ci uccidono, ci rovinano fisicamente ogni giorno. Ma è il momento di porre fine a tutto ciò. Mercoledì useremo il nostro potere di consumatori e di cittadini per bloccare la città e per fargli sapere che non tolleriamo le loro azioni, e che non le subiremo più.

Nell Myhand

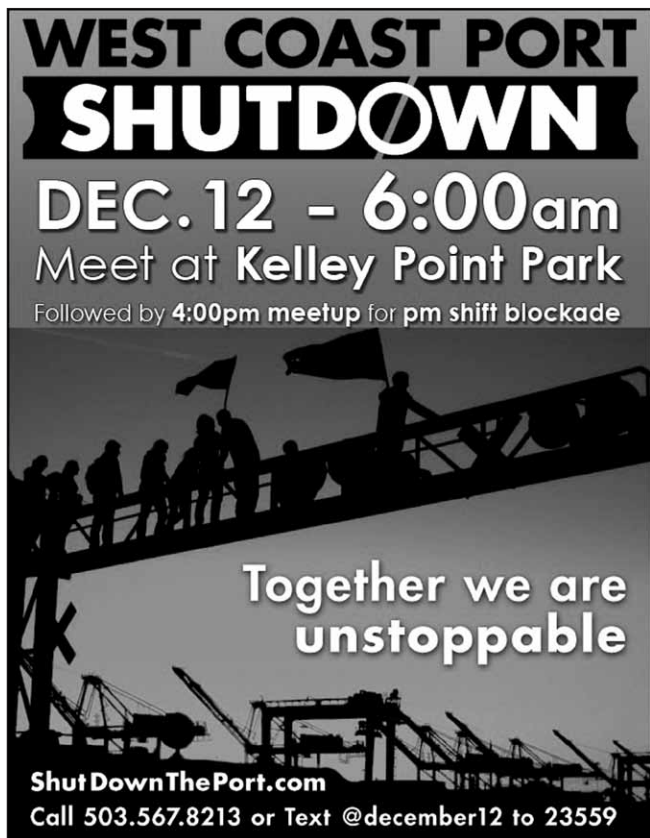
Mi unirò allo sciopero generale di mercoledì perché mi sto battendo contro Chase (società di finanziamento e concessione prestiti) per la mia casa, e voglio far sapere a Chase che io più biso-

gno io della mia casa di quanto loro abbiano bisogno di una casa in più. Voglio che si sappia che qui a Oakland dal 2008 hanno pignorato 30 000 case. Ci stanno spazzando via dalle nostre case come se fossimo dei topi morti, ma noi non siamo morti, e risponderemo all'attacco con un altro attacco. Lavorando, ho aiutato la gente a battersi contro le banche. Vorrei parlare dei prezzi delle case, e del fatto che il governo si è disinteressato completamente del problema delle case, benché avere una casa sia un diritto essenziale, e per 30 anni non ha voluto investire nell'edilizia abitativa. In questo modo i prezzi sono diventati sempre più alti, e sempre più difficili da sostenere per i lavoratori. Ma una casa non è qualcosa da "sostenere", è un diritto essenziale. Noi sappiamo che il governo è coinvolto, e che le banche hanno concepito dei prodotti abitativi inferiori, e li hanno introdotti nei nostri quartieri, avendo come bersaglio le comunità nere.

In Oakland, il 90% degli sfratti sono concentrati in tre zone, zone la cui popolazione è prevalentemente nera, ispanica e anziana. In tutto questo, sono le donne a essere più colpite, perché viene loro addossato il lavoro non solo di tenere insieme la famiglia, di trovare una nuova casa, un rifugio, trovare delle risorse per vivere quando le famiglie vengono scacciate dalla propria casa, ma anche di gestire il lavoro emozionale, di spiegare alle nostre famiglie che cosa sta succedendo, perché ce ne dobbiamo andare, cosa dobbiamo fare, quali sono le regole del gioco.

Javier Armas

Stiamo oggi assistendo ad uno dei più feroci attacchi al sistema educativo di Oakland. Lo stesso giorno in cui la polizia ha attaccato e picchiato i manifestanti, il distretto scolastico unificato di Oakland ha annunciato la chiusura di cinque scuole elementari. La loro chiusura destabilizzerà profondamente questa comunità. Perché stanno chiudendo le scuole? Nel 2003 lo stato della California ha concesso un prestito di dollari al Distretto Scolastico Unificato (USD), e lo USD che ha fatto? Ha venduto il mutuo alla Banca d'America, che a sua volta ha venduto a un centinaio di capitalisti, così ora lo USD ha un enorme debito, e chiude cinque scuole elementari per salvare solo due milioni di dollari. Ecco davanti a voi la logica del capitalismo e dell'accumulazione, contro le scuole dei vostri figli, e noi siamo qui oggi per rifiutare tutto questo, per dire no. Se il sistema non è in grado di mantenere le scuole per i nostri figli, allora io devo prendere controllo di queste scuole, devo gestirle io stesso, a beneficio della nostra comunità: questo è quanto afferma Occupy Oakland. Dobbiamo mettere in discussione la logica della lotta di classe, con tutta la gente di Oakland che si unisce contro le istituzioni capitaliste chiave che fanno andare avanti il sistema. E' un appello a ogni singolo insegnante, studente, genitore e la-



**WEST COAST PORT
SHUTDOWN**

DEC.12 - 6:00am
Meet at Kelley Point Park

Followed by 4:00pm meetup for pm shift blockade

**Together we are
unstoppable**

ShutDownThePort.com
Call 503.567.8213 or Text @december12 to 23559

voratore che lavori nell'USD affinché escano il 2 Novembre per manifestare.

Il relatore seguente annuncia i vari appuntamenti della giornata, ribadendo che sono stati pensati per dar modo a tutti i lavoratori di partecipare. Occupy Oakland è consapevole, dice, che non tutti possono scioperare per l'intera giornata, così come non tutti gli studenti possono non andare a scuola: gli appuntamenti in tre distinti momenti della giornata sono stati pensati per loro.

Tutti gli occhi puntati su Longview. Un danno a uno è un danno a tutti

14 gennaio 2012

Caro/i amico/i e compagno/i

Stiamo scrivendo per informarvi su un scontro di classe molto grave che va sviluppandosi sulla costa nord-occidentale degli Stati Uniti, a Longview (stato di Washington). In questa piccola città, un'azienda internazionale di cereali, la EGT, posseduta congiuntamente dalle tre aziende (la statunitense Bunge Nord America, la Itochu con base in Giappone e la STX Pan Ocean con base in Corea), ha speso 200 milioni di dollari nella costruzione di un nuovo terminale per il carico e scarico dei cereali a regola d'arte.

Mentre la costruzione era ancora in corso, la EGT ha reso noto che intendeva continuare a impiegare i 225 membri della Local 21 della ILWU a Longview, in armonia con la sindacalizzazione dei porti della West Coast Americana, compa-

ta dal 1930 da parte della ILWU (International Longshore Union).

Invece, quando la costruzione è stata completata, la EGT si è rivolta ad un sindacato «canaglia», la Local 701 della General Construction and Operating Engineers, con l'intenzione di rimpiazzare la ILWU per salvare l'azienda con un contratto da «fidanzata» (secondo le sue stime) di 1 milione di dollari all'anno in costi di manodopera.

La rottura della Local 21 sarà senza dubbio un preludio a ulteriori attacchi alla ILWU lungo la costa occidentale, con l'automazione di un altro ariete. Chiaramente, i boss e lo stato stanno opponendo i lavoratori della ILWU contro i militanti del movimento Occupy al fine di isolare e indebolire entrambi. Essi riconoscono e temono il potere dimostrato dall'azione congiunta Occupy/ILWU. Malgrado tale minaccia, la ILWU International ha chiesto di limitare la protesta alla EGT e a Longview e di non bloccare altri porti. Diranno ai portuali di attraversare le linee di picchetto di Occupy ovunque eccetto a Longview. Il 6 gennaio, teppisti della ILWU hanno attaccato un'assemblea di Occupy Seattle che stava progettando azioni di solidarietà con Longview.

Gli oppositori della Local 10, tra cui ex dirigenti e membri della base, dichiarano che bloccheranno il porto di Oakland se la nave tenta di attraccare. In realtà, i teppisti che hanno attaccato il 6 gennaio l'assemblea di Occupy Seattle hanno agito così solo quando gli scaricatori del porto di Oakland si sono ritirati e il leader dell'opposizione Local 10, Jack Heyman, ha detto all'assemblea che la base della ILWU a Oakland, Portland e Seattle aveva votato con i piedi per onorare le linee di picchetto di Occupy e chiudere questi porti il 12 dicembre, giorno del blocco dei porti della costa occidentale da parte del movimento Occupy, e che lo faranno di nuovo quando la nave dei cereali attraccherà a Longview. Se questo accadrà o meno, contro l'intensa pressione portata avanti dallo stato e dai boss, con la complicità della ILWU International e di diversi presidenti locali, resta tutto da vedere.

Dopo mesi di stallo, il 7 settembre dello scorso anno, la polizia anti-sommossa scortò un treno al terminal della EGT, arrestando 19 persone. La mattina dell'8 settembre, centinaia di scaricatori del porto entrarono nel terminal e impedirono la consegna dei cereali. Più tardi dello stesso giorno, gli scaricatori nei cinque porti vicini, tra cui Seattle (Washington) e Portland (Oregon) entrarono in sciopero a gatto selvaggio in solidarietà con Longview.

Dopo tale scontro di inizio settembre, sono stati arrestati 220 dei 225 membri del Local 21. Il dirigente locale è stato arrestato sei volte e il suo braccio spezzato dalla polizia. Teppisti privati e polizia hanno creato a Longview un'atmosfera che ricorda le guerre di concorrenza del carbone degli anni 1920. I teppisti vanno aggredendo gli scaricatori sulla strada e la polizia va trascin-

nando i membri del sindacato dalle loro case nel cuore della notte. È previsto l'arrivo a Longview di una nuova nave per caricare una spedizione di cereali nel corso delle prossime due settimane. Essa sarà scortata dalle navi della guardia costiera degli Stati Uniti, nonché da elicotteri; ancora una volta, polizia e gorilla privati saranno presenti a militarizzare la città. Secondo la nuova legislazione securitaria nazionale, firmata dal Presidente Obama alla vigilia di Capodanno, il National Defense Authorization Act (NDAA), chiunque commette un «atto bellicoso» contro gli Stati Uniti può essere imprigionato indefinitamente senza accusa o processo su ordine del Presidente. I porti degli Stati Uniti sono già semi-militarizzati dalla «Homeland Security», con gli scaricatori tenuti a mostrare non meno di tre «smart card» elettroniche IDs per entrare sul loro posto di lavoro ogni giorno, e sono soggette a controlli preventivi di sicurezza. Una cosa del genere non necessita di un salto di immaginazione per intravedere la possibilità di collegamento tra l'azione militante dei lavoratori e il «terrorismo».

È essenziale che questo attacco ai lavoratori sulla costa occidentale degli Stati Uniti riceva la massima attenzione e la solidarietà attiva internazionale. Mentre la data di arrivo della nave è ancora un segreto, le forze del movimento Occupy nell'Area della Baia di San Francisco, Portland e Seattle stanno organizzando cortei per una convergenza su Longview quando sarà nota la data. Altrove, negli Stati Uniti, Occupy sta organizzando dimostrazioni presso gli Uffici della Guardia Costiera e presso gli uffici delle tre società che possiedono congiuntamente la EGT. Il sostegno internazionale, a partire dai lavoratori portuali in Europa, Asia, Africa e Sud America, è anche esso essenziale. Nel 2001, cinque scaricatori neri a Charleston (South Carolina) affrontarono anni di carcere con accuse inventate dopo che polizia aveva attaccato la loro linea di picchetto. Una volta che i lavoratori portuali in Europa annunciarono che non avrebbero trattato le navi che andavano a (o che venivano da) Charleston, tutte le accuse contro i «5 di Charleston» vennero accantonate. Qualcosa di simile, su scala ancora più grande, è necessario oggi. Insurgent Notes invita tutti coloro che ricevono questo rapporto ad unirsi alla lotta, sia preparandosi a unirsi alla convergenza su Longview, sia partecipando alle azioni più vicine a loro contro la guardia costiera o contro Bunge, Itochu e STX Pan Ocean.

Lo sconto di Longview sarà il test più difficile e

più recente, ad oggi, della capacità delle forze che stanno bloccando i porti della costa occidentale dal 2 novembre e 12 dicembre per continuare a mobilitare il supporto di massa. Chiave del suo successo sarà una vasta alleanza a livello di classe dei lavoratori portuali della base, i numeri molto più grandi dei camionisti non sindacalizzati nei porti e la massa precarizzata che forma l'ala radicale del movimento Occupy. Trasformare questa lotta difensiva in una offensiva ora!³

*** *L'Assemblea Generale di Occupy Oakland ha approvato oggi la proposta.*

Appello di Occupy Oakland per la partecipazione allo sciopero generale globale dell'1 maggio 2012.

Lo sciopero generale è tornato, ricalibrato per un'era di profondi tagli alla spesa pubblica, di forme estreme di razzismo che colpiscono i migranti e di speculazione finanziaria che ha raggiunto livelli di rapacità senza precedenti. Nel 2011, la percentuale di lavoratori sindacalizzati negli Stati Uniti era dell'11,8%, circa 14.8 milioni di persone.

Numeri, questi, che nulla ci dicono di milioni di persone che in questo paese sono disoccupate o sottoccupate. Numeri che non parlano dei migranti senza permesso di soggiorno, che spesso costituiscono il blocco di chi è impiegato nel lavoro manuale e domestico. Numeri che dimenticano le lavoratrici il cui luogo di lavoro è la casa e che tacciono di fronte all'economia invisibile del lavoro riproduttivo non pagato. Numeri che non includono gli studenti, indebitatisi per una cifra intorno ai 1.000 miliardi di dollari, costretti a fare più lavori per permettersi rette universitarie stellari. Numeri che omettono la realtà vissuta da un'alta percentuale di afroamericani: dentro le prigioni rinchiusi dalle sbarre e fuori, nella società, ugualmente "imprigionati" da un razzismo che gli impedisce di trovare un lavoro sicuro e stabile.

A dicembre dello scorso anno, il tasso ufficiale di disoccupazione a Oakland era un deprimente 14.1%. Mentre città come Oakland sono devastate dall'austerità, il denaro pubblico viene spesso, fino all'ultimo centesimo, per finanziare dipartimenti di polizia corrotti e militarizzati con lo scopo di contenere il conflitto sociale. Lo scorso 2 novembre, Occupy Oakland ha messo in atto il primo sciopero generale negli Stati Uniti dallo sciopero generale di Oakland del 1946, paralizzando il centro della città e bloccandone il porto.

3 Traduzione in italiano dell'appello redatto dalla rivista comunista statunitense **Insurgent Notes** [<http://insurgentnotes.com/2012/01/tutti-gli-occhi-puntati-su-longview-un-danno-a-uno-un-danno-a-tutti/>], l'editoriale dell'ultimo numero di questa pubblicazione, quasi interamente dedicata a occupy, è tratto da **Connessioni per la lotta di classe** [<http://connessioni-connessioni.blogspot.com/2012/01/globalizzazione-del-capitale.html>]

Noi dobbiamo reinventare lo sciopero generale per una fase storica in cui la maggior parte dei lavoratori non è più iscritta a un sindacato, e dove la gran parte di noi sta combattendo per il "privilegio" di avere un lavoro più che per ottenere miglioramenti marginali nelle condizioni di lavoro. Noi dobbiamo lottare nelle strade, nelle scuole e negli uffici delle amministrazioni cittadine corrotte. Uno sciopero generale reinventato significa trovare soluzioni immediate per quelle comunità colpite dai tagli alla spesa pubblica e dalla continua azione repressiva della polizia: un'azione che vada al di là della semplice sostituzione dei nostri governanti. Occupy Oakland darà il suo contributo per imprimere al movimento Occupy una nuova direzione, che riconosca la necessità di trovare modi di provvedere ai nostri bisogni che superino le forme di assistenza statale. Perché noi dobbiamo attaccare anche quelle istituzioni che ci condannano a una vita miserabile di sfruttamento, debito e povertà crescente.

SE NOI NON POSSIAMO VIVERE, NOI NON LAVOREREMO.

Il primo maggio è una festa internazionale che commemora il massacro di Haymarket Square del 1886, quando a Chicago la polizia, che anche allora difendeva gli interessi dell'1%, attaccava

e uccideva i lavoratori che partecipavano a uno sciopero generale per ottenere la giornata lavorativa di otto ore. Nonostante le favolette dei politici, nel XXI secolo la lotta di classe è viva e vegeta e colpisce i lavoratori (la base sindacale e i non sindacalizzati), gli studenti, la popolazione di colore, i disoccupati e i sottoccupati, i migranti, i senzatetto, le donne, queer, trans e carcerati. Invece di scendere a compromessi con i mostri, è arrivata l'ora di combatterli. Ed è arrivata l'ora di fare della lotta una realtà quotidiana nella Bay Area. E non solo.

Il primo maggio 2012, Occupy Oakland parteciperà insieme a persone provenienti dai percorsi di vita più disparati e da tutti gli angoli del pianeta per dare vita a uno sciopero generale globale per paralizzare la circolazione globale del capitale, che giorno dopo giorno arricchisce le classi al potere e impoverisce il resto di noi. Non ci sarà nessuna vittoria, ma quello che faremo per noi stessi sarà rivendicare i mezzi di esistenza da cui ogni giorno siamo e continuiamo a essere espropriati.

**RIBELLATI PER UNA VITA DEGNA
DI ESSERE VISSUTA.
SCIOPERA/BLOCCA/OCCUPA**

Tradotto da: <http://connessioniprecarie.org/>

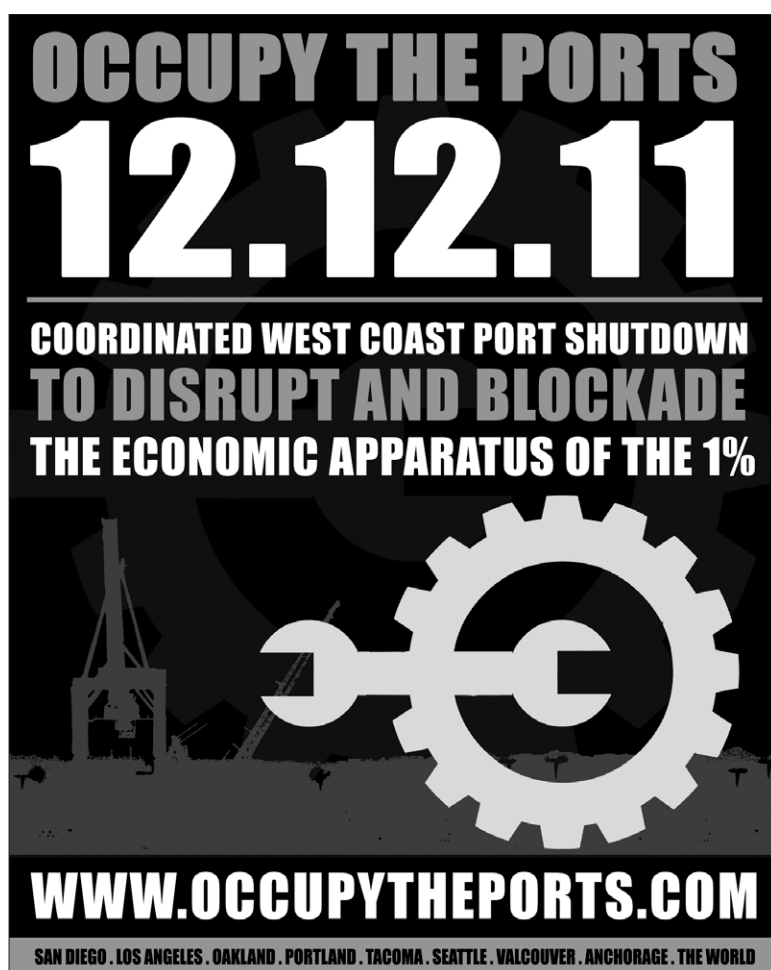
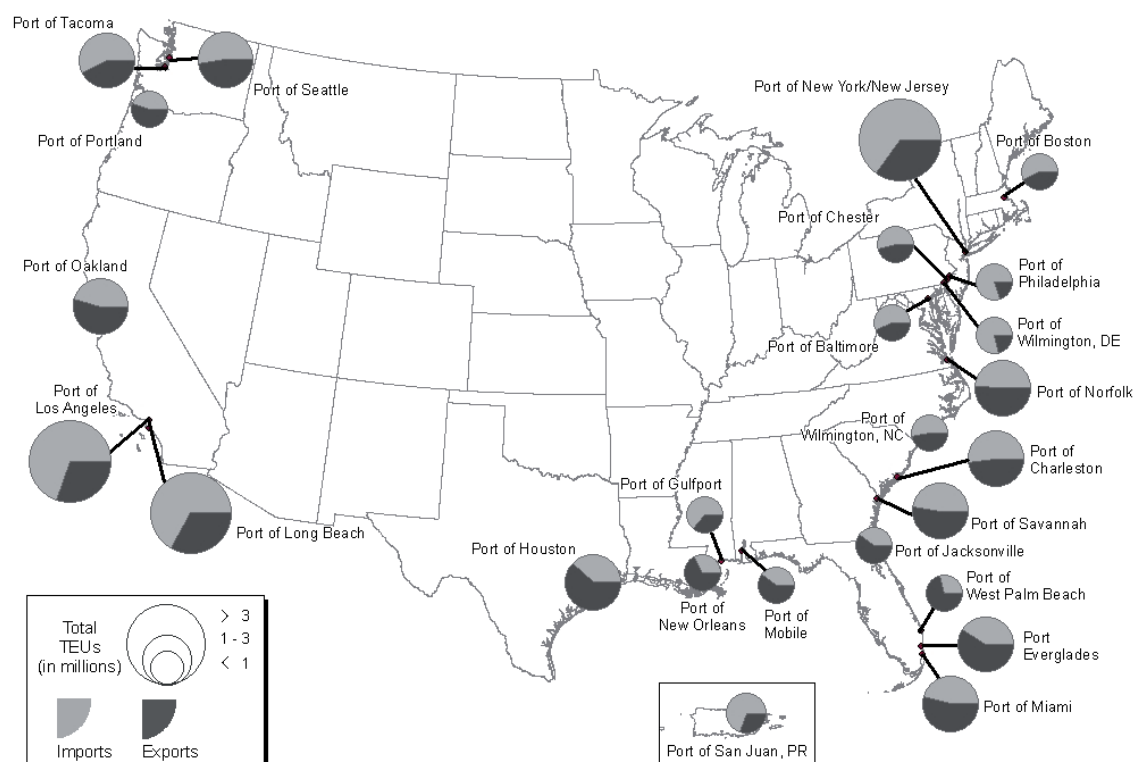


FIGURE E TABELLE [DA http://ntl.bts.gov/lib/35000/35900/35956/Container_ports.pdf]**I 25 maggiori porti-container statunitensi di import-export****Evoluzione del traffico container nei primi 10 porti statunitensi 1995-2009**

U.S. Customs port	Annual traffic (thousands)				Daily average				Trend		
	1995	2000	2008	2009	1995	2000	2008	2009	Percent change, 2008-2009	Percent change, 1995-2009	Average annual growth rate, 1995-2009 (percent)
Los Angeles, CA	1,849	3,228	5,611	5,011	5,066	8,843	15,373	13,730	-10.7	171.0	7.4
Long Beach, CA	2,137	3,204	4,553	3,748	5,855	8,777	12,474	10,268	-17.7	75.4	4.1
New York/New Jersey, NY/NJ	1,537	2,200	3,956	3,577	4,211	6,028	10,838	9,799	-9.6	132.7	6.2
Savannah, GA	445	720	2,106	1,907	1,219	1,973	5,771	5,226	-9.4	328.6	11.0
Oakland, CA	919	989	1,388	1,392	2,518	2,709	3,803	3,814	0.3	51.5	3.0
Norfolk, VA	647	850	1,585	1,372	1,773	2,330	4,341	3,759	-13.4	112.1	5.5
Houston, TX	489	733	1,363	1,255	1,340	2,009	3,733	3,437	-7.9	156.6	7.0
Seattle, WA	993	960	1,080	1,068	2,721	2,630	2,958	2,927	-1.0	7.6	0.5
Charleston, SC	758	1,246	1,326	951	2,077	3,414	3,632	2,605	-28.3	25.4	1.6
Tacoma, WA	604	647	1,118	870	1,654	1,773	3,063	2,384	-22.1	44.2	2.6
Total top 10 ports	10,378	14,777	24,085	21,152	28,432	40,486	65,985	57,949	-12.2	103.8	5.2
Total all ports ¹	13,328	17,938	28,309	24,989	36,515	49,144	77,558	68,463	-11.7	87.5	4.6
Top 10, percent of total	77.9	82.4	85.1	84.6	77.9	82.4	85.1	84.6			

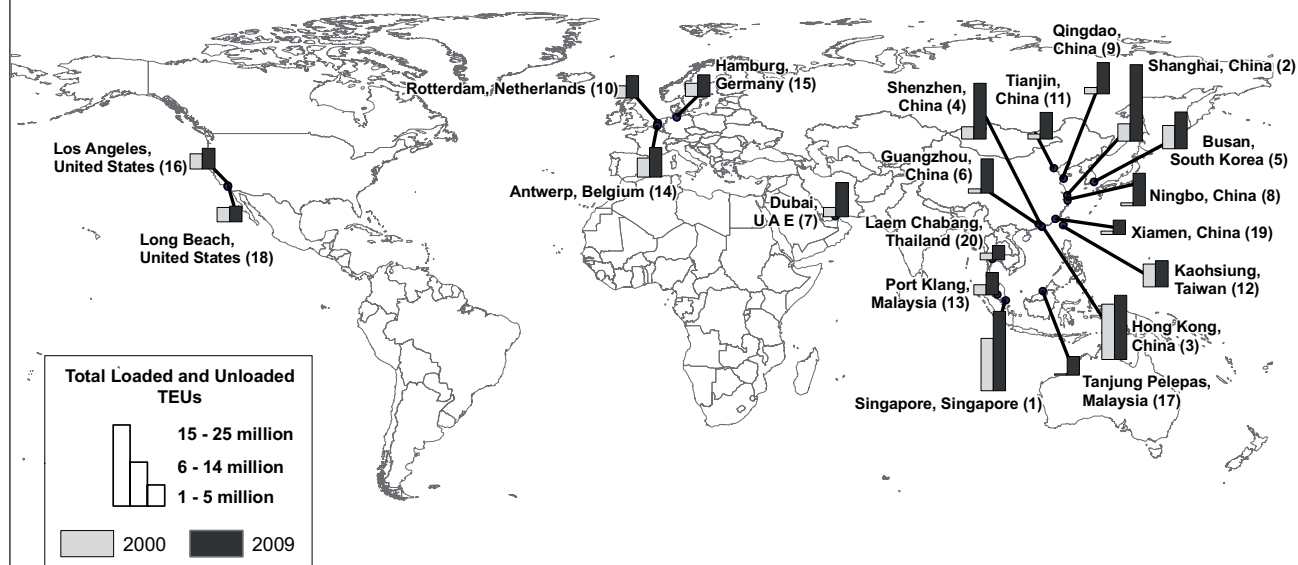
KEY: TEU = twenty-foot equivalent unit. One 20-foot container equals one TEU, and one 40-foot container equals two TEUs.

NOTE: The data in this table include only loaded containers in U.S. international maritime activity and cover U.S. imports, exports, and transshipments. Therefore, the trade levels will be greater than those reported from U.S. international trade statistics, which exclude transshipments. The data also exclude military shipments.

¹ Container ports in all U.S. coastal states and Puerto Rico.

SOURCE: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on data from U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, which are drawn from *The Journal of Commerce*, Port Import Export Reporting Service (PIERS), as of Sept. 16, 2010.

I 20 maggiori porti-container 2000 - 2009

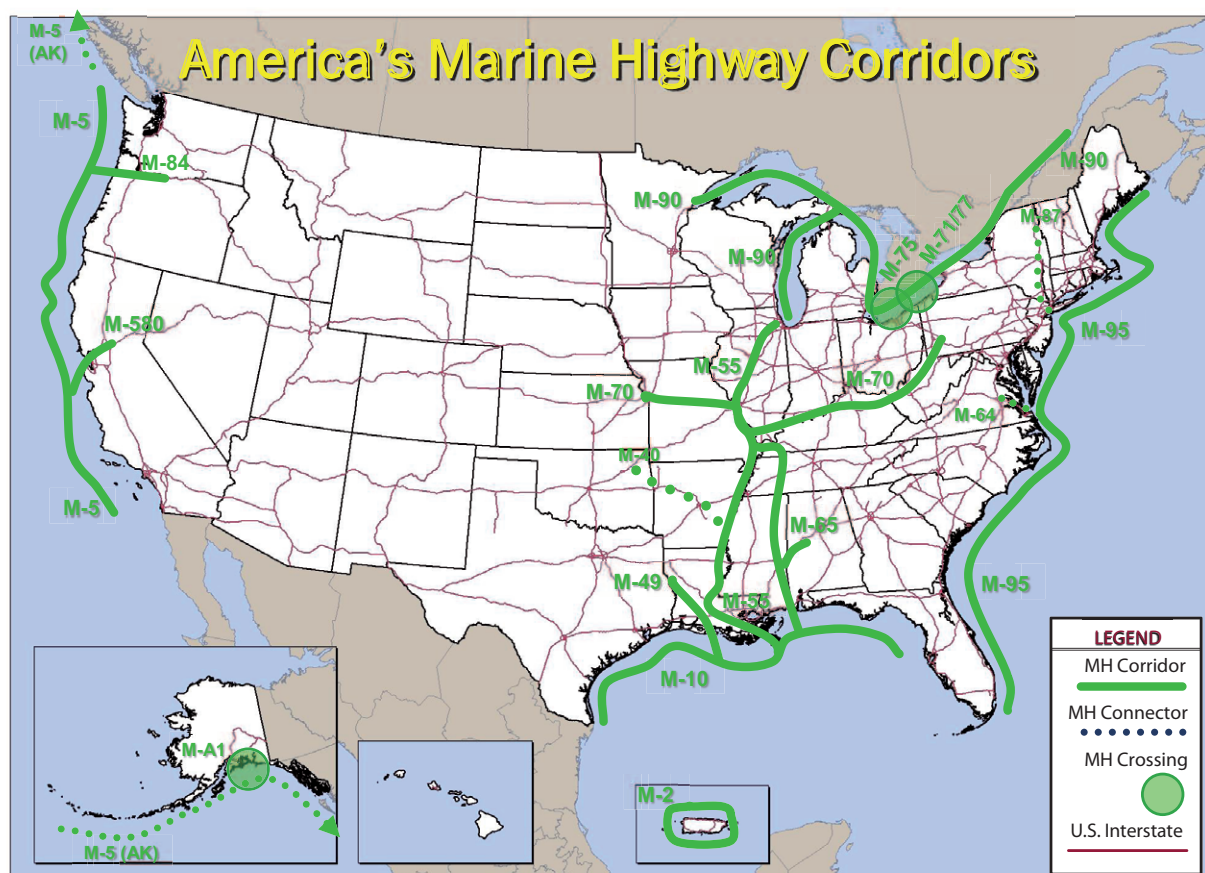


KEY: TEU = twenty-foot equivalent unit. One 20-foot container equals one TEU, and one 40-foot container equals two TEUs.

NOTE: Numbers in parenthesis are the 2009 port rankings.

SOURCES: 2000: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on data from various sources. 2009: Maritime Administration, special tabulations and Containerisation International Online, www.ci-online.co.uk, as of Sept. 17, 2010.

Le autostrade del mare statunitensi e strade interstatali



SOURCE: U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, America's Marine Highway Program, available at http://www.marad.dot.gov/ships_shipping_landing_page/mhi_home/mhi_home.htm, as of Jan. 3, 2011.

FONTI

Due ottime sintesi della lotta di Longview sono:

ILWU's stand in Longview, Darrin Hoop, International Socialist Review:
<http://isreview.org/>

Labor war in Longview, Washington: "No Wisconsin here", Michael Yats
http://talkingunion.wordpress.com/2011/10/05/longview_laborwars/

Siti esperienze attive nelle realtà portuali della West Coast

International Longshore and Warehouse Union (ILWU)
<http://www.longshoreshippingnews.com/>

Beat the Canal, job first alliance
<http://www.beatthecanal.com/>

Clean and Safe port coalition
<http://cleanandsafeports.org/>

Transport workers solidarity committee
<http://www.transportworkers.org/>

Su Occupy:

<http://occupywallst.org/>
<http://www.occupytogether.org/>
<http://www.occupytheports.com/>
<http://westcoastportshutdown.org/>

Occupy Oakland Labor Committee:
<http://occupyoakland.org/generalassembly/committees/labor-solidarity-committee/>

Video conferenza stampa di Oakland 9 dicembre:
<http://www.indybay.org/newsitems/2011/12/09/18702267.php>

Video Labor Solidarity Speak out a Occupy Oakland 15/1/2012:
<http://www.youtube.com/watch?v=83dxu5LKB1A>

Su youtube, vimeo e democracynow sono presenti vari video sulle azioni del 2 novembre, 12 dicembre, e sulla lotta dei lavoratori della ILWU

Special Response (contractor assunto dalla EGT)

<http://www.specialresponse.com/>

Statistiche ufficiali sugli American container ports 2009 e 2011:

http://www.bts.gov/publications/americas_container_ports/2009/pdf/entire.pdf
http://ntl.bts.gov/lib/35000/35900/35956/Container_ports.pdf

Contributo di Advance The struggle su occupy Oakland:

<http://advancethestruggle.wordpress.com/2011/12/31/occupy-oakland-advance-the-struggles-political-reflection/>

Contributo del Black Orchid Collective, Longview, Occupy, and Beyond: Rank and File and the 89% Unite!

<http://blackorchidcollective.wordpress.com/2012/01/30/longview-occupy-and-beyond-rank-and-file-and-the-89-unite-2/#more-723>

Analisi di Kelly & Agnone, *ILWU Contract Negotiations: The Confluence of Politics, Economics and Labor*

http://depts.washington.edu/pcls/documents/research/AgnoneKelly_ILWUContract.pdf

Articolo di LaborNotes, in cui è presente una raccolta di articoli sulla lotta di Longview:

<http://labornotes.org/2012/01/longshore-union-settles-grain-dispute-confrontation-loomed>

Notizia dell'approvazione dell'accordo del 27 gennaio sul sito ufficiale dell'ILWU

<http://www.longshoreshippingnews.com/2012/01/port-of-longview-approves-settlement-with-egt-and-ilwu/>

Collettivi della West Coast:

Advance the Struggle (bay area):

<http://advancethestruggle.wordpress.com/>

Bay or Rage. Anticapitalist Clearing House:

<http://www.bayofrage.com/>

Black Orchid Collective (Seattle)

<http://blackorchidcollective.wordpress.com/>

Seattle Solidarity Network:

<http://seasol.net/>

East Bay solidarity Network:

<http://eastbaysol.wordpress.com/>

Million worker march movement:

<http://www.millionworkermarch.org>

Industrial Workers of the World (campagna sullo sciopero generale di Oakland)

<http://www.iww.org/en/OakGenStrike>

Hip Hop occupies:

<http://www.hiphopoccupies.com/>

Musica:

Rebel Diaz

<http://www.rebeldiaz.com/>

Boots Riley (the Coup) freestyle a Occupy Oakland

<http://www.youtube.com/watch?v=mZoTvKLp9Uk>

NOFX a Occupy LA performing Occupy LA

<http://www.youtube.com/watch?v=3QIELdidQ0w>

DJ NERO

<http://www.youtube.com/watch?v=HQyIL7gFoRU>

Tin Bird Choir

http://www.youtube.com/watch?v=_y2Gf6jXcJY&feature=related

Concerto Benefit per Occupy Seattle

<http://occupyseattle.org/blog/2012-01-26/voices-revolution>

Senza Censura

CONTRIBUTI PER UN'ANALISI CRITICA E DI CLASSE DELLA REALTÀ

www.senzacensura.org