

FRONTE DEL PORTO



PORTUALI A GENOVA: LE SFIDE CHE CI ATTENDONO

- Introduzione ●
- Il Porto di Genova oggi
- Possibili scenari di resistenza: Anversa e Amburgo ●
- Resistenze portuali: Spagna e Gioia Tauro
- Dai lavoratori: l'automazione ●

A Cura di Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali e
Collettivo Comunista Genova City Strike-NST

-INTRODUZIONE-

Come Collettivo Comunista Genova City Strike (GCS) e Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali (CALP) abbiamo deciso di elaborare un nostro contributo di inchiesta e analisi sulla portualità per fare il quadro di una situazione in veloce mutazione in grado di fornire un maggiore grado di comprensione di ciò che sta avvenendo.

I profondi cambiamenti in corso stanno cominciando a essere percepiti da chi lavora sul waterfront ma spesso si ha conoscenza solo di un pezzo dell'intero puzzle e manca una visione d'insieme in grado di collocare i tasselli in un mosaico più ampio.

Ricomporre i frammenti è quindi una necessità.

Il porto, tra chi lavora direttamente al carico-scarico sul fronte mare e le attività a esso correlate è la prima "industria" della città.

Genova, o meglio il sistema portuale di Genova e

Savona, è già uno degli scali strategici del Sistema-Paese da cui transitano circa metà delle merci in partenza e in arrivo dall'Italia e diventerà – stando a ciò che bolle in pentola - sempre più centrale nello sviluppo complessivo della logistica. I lavoratori del porto, nel turbine dei cambiamenti epocali che abbiamo cercato di descrivere, potranno subire passivamente un processo che vuole erodere le garanzie complessive di questo comparto o reagire per consolidare - e possibilmente migliorare - la propria condizione con gli strumenti che saranno ritenuti più opportuni.

I lavoratori portuali, considerato il ruolo che rivestono nell'attuale catena di creazione del valore hanno un potere contrattuale elevatissimo: occorre sfruttarlo.

In questa fase è necessario un accumulo di forze



che parta anche dai piccoli nuclei di attivisti che lavorano nelle differenti realtà portuali in grado di connettersi, coordinarsi e costruire un "cervello politico collettivo" attraversando le forme di organizzazione che offre la situazione concreta come il sindacato, gli ambiti di socialità operaia, i circoli politici, i quartieri.

Costruire l'unità tra lavoratori portuali rinvigorendo le aggregazioni politico-sindacali e allargando il perimetro delle persone direttamente coinvolte in questo processo organizzativo è una questione vitale di fronte un nemico sempre più risoluto.

Attorno alle multinazionali del mare e al loro progetto si sta ricompattando una parte importante del blocco sociale dominante anche in città, mentre centro-destra e centro-sinistra si stanno offrendo come possibile candidati del programma che i "padroni del mare" vorrebbero attuare. Che poi è il programma di liberalizzazione imposto dalla UE, a tutto favore dei padroni e della finanza, contro tutti i lavoratori salariati.

I lavoratori portuali allo stesso modo devono essere in grado di agglutinare attorno a sé quella

parte di lavoratori e cittadini che vedono nel porto una reale risorsa anche per le generazioni future da non regalare a una pleora di speculatori e dei loro tirapiedi politici.

Occorre quindi porre al centro il nesso porto-città come nodo ineludibile della politica cittadina e come categoria storica per comprendere non solo il passato, ma gli sviluppi futuri. Questo deve essere una idea-forza portata avanti dai lavoratori portuali in primis e dalle soggettività comuniste.

Per questo abbiamo dedicato una parte del nostro contributo al modello organizzativo dei porti del Northern Range che, a nostro parere, danno spunti interessanti su come ripensare l'organizzazione portuale, così come abbiamo approfondito le recenti lotte nei porti spagnoli e in quello di Gioia Tauro.

Naturalmente il nostro non vuole essere che l'inizio di un lavoro dovrà approfondirsi nella profondità analitica ed estendersi nella partecipazione attiva delle persone.

-IL PORTO DI GENOVA OGGI-

I porti di Genova e Savona secondo la configurazione assunta nella nuova riforma portuale, sono stati individuati come i nodi logistici prioritari del Sistema-Paese Italia per ciò che concerne lo sviluppo della portualità sull'asse tirrenico del Mediterraneo.

Questo sistema marittimo-portuale è divenuto strategico nel disegno dello sviluppo della logistica, ed attualmente già circa metà della merci in arrivo o in partenza dal nostro Paese passa per questo hub. Il porto è un "imbuto" della catena logistica...

La geografia proprietaria dello scalo ligure sta mutando in fretta, con un ruolo sempre più predominante delle "multinazionali del mare" che stanno acquisendo porzioni sempre più consistenti delle banchine, con concessioni sempre più a lungo termine dei soggetti coinvolti, determinando l'uscita di scena degli attori che avevano caratterizzato la geografia portuale precedente fin dai tempi del primo processo di privatizzazione.

La fase crepuscolare degli attori "locali" coincide con la loro acquisizione da parte di soggetti internazionali: siano essi fondi di investimento o attori globali del settore dello shipping.

Ma non si tratta solo della mutazione nell'assetto proprietario-societario: in gioco c'è il cambiamento di una modalità di governance del porto che riguarda direttamente la forza-lavoro impiegata e una pagina bianca che ancora dev'essere scritta: quale sarà la condizione dei

lavoratori portuali in questo scenario?

All'interno di questo quadro un ruolo importante lo svolge la costruzione della piattaforma Maersk a Vado-Ligure: un progetto "pubblico-privato" che ha di fatto drenato risorse pubbliche (300 milioni di Euro) per una opera di cui avrebbe beneficiato un unico soggetto privato, con la sua flotta e esclusivamente e le "proprie" merci. Questo è un modello di porto che stravolge completamente la natura di uno scalo come si è storicamente determinata.

Recentemente, il colosso Cosco shipping ports e Qingdao port international development hanno acquisito rispettivamente il 40% e il 9,9% del nuovo Terminal container di Vado ligure, ancora in costruzione, che dovrebbe diventare operativo entro la fine del 2018. Apm terminals, società del gruppo Maersk, resta l'azionista di maggioranza, con il 50,1%.

Se i cinesi avessero acquisito il 50% ci sarebbero stati dei problemi con l'atto di concessione dell'area demaniale. Gli accordi includono anche il Terminal reefer di Vado ligure che avrà la stessa composizione azionaria.

La nuova piattaforma di Vado, con una capacità di 800 mila teu, sarà in grado di accogliere le maxi navi portacontainer oltre i 19

mila teu. Questa operazione fa intravedere un nuovo tassello nella strategia di Pechino rispetto agli scali del Mediterraneo.

Un secondo fattore importante è costituito dall'accelerazione del processo di automazione e dai relativi investimenti per ciò che concerne la movimentazione dei container, all'interno dello scenario del gigantismo navale e della possibile riduzione della manodopera impiegata nelle operazioni di carico-scarico.

Tale sviluppo tecnologico ha portato, in alcune porzioni dei porti del Nord Europa (il cosiddetto Northern Range), alla drastica riduzione degli operatori addetti alle operazioni di carico-scarico rendendo di fatto superfluo l'impiego di mano d'opera portuale.

A Rotterdam, uno dei pivot di tale trasformazione, nel 2015 è stata terminata la prima parte dell'ampliamento dello scalo portuale che, per quanto riguarda l'automazione, possiede un terminal che dispone di gru di banchina comandate da remoto che prendono o depositano i container e li trasportano ai piazzali. Per ridurre l'utilizzo di camion, il terminal è attrezzato per lo scambio intermodale con chiatte fluviali e treni. I container vengono trasportati fra piazzale, camion o treni grazie a 54 gru a ponte su

rotaia. Queste stesse gru, anch'esse automatizzate, operano nei tempi morti per ridisporre i container sul piazzale in vista delle esigenze della nave successiva di cui è programmato l'arrivo per preparare in anticipo il momento di picco di lavoro.

Naturalmente il salto verso la robotizzazione prevede investimenti considerevoli per l'aumento di capitale organico (macchinari) e una ridefinizione complessiva del comando sulla forza-lavoro. Attualmente il Terminal Sech (ora in mano a due fondi d'investimento Infracapital e Infravia) e il VTE (di cui è proprietario la Singapore Port Authority) sono i punti di forza nella movimentazione container nello scalo ligure. VTE è controllato dal Gruppo Sinport come il porto di Venezia Vecon Spa ed ha come maggiore azionista il gruppo PSA International di Singapore che controlla 28 porti in 16 paesi del mondo.

Un terzo aspetto è costituito dai lavori strutturali del porto: dragaggio dei fondali, lavori sulle banchine e spostamento della diga foranea per assecondare il traffico "previsto" di navi di dimensioni sempre maggiori secondo il credo imperante dello sviluppo inarrestabile del gigantismo navale e del paradigma del container.

Come chiarisce bene Sergio Bologna, in Tempesta perfetta sui mari: *«il paradigma del container ha retto per 50 anni, ha avuto il suo momento di massima fortuna quando la Cina ha conquistato in rapida sequenza la leadership del commercio mondiale, ma con la crisi del 2008-2009 ha iniziato a incrinarsi e oggi possiamo ben definirlo un paradigma dimezzato»*

Altri due aspetti sono importanti per comprendere il quadro complessivo.

Il fallimento di una delle più importanti compagnie di navigazioni del mondo: la sud-coreana Hanjin ha squarciato il velo sul capitalismo asiatico e sui retroscena dello sviluppo dello shipping: sovraesposizione debitoria delle compagnie, estrema finanziarizzazione dell'intero comparto, fragilità complessiva di un settore che ormai vede nella nave più un vettore di investimento finanziario che un vettore di trasporto.

La previsione del commercio mondiale è stata stimata per quest'anno essere inferiore al PIL mondiale con una inversione di tendenza dagli ultimi 20-25 anni. Ciò comporterà ripercussioni evidenti per ciò che concerne i trasporti marittimo-portuali.

Sono più di tremila i lavoratori del porto di Genova addetti al carico e scarico di merci.

Il lavoro in banchina subisce sempre più le pressioni della condizione di lavoro in cui si opera "a bordo", cioè quella dei lavoratori marittimi, parte di quel milione e mezzo di marittimi che nel mondo lavora in vere e proprie fabbriche galleggianti e coloro che operano nel retroterra logistico: i portuali, almeno a Genova, sono la fascia più garantita e meglio retribuita della catena logistica.

La formale proibizione dell'autoproduzione, almeno a livello teorico, impedisce al personale di bordo di svolgere operazioni di carico-scarico della nave, che rimane di esclusiva pertinenza del personale delle banchine. Le aziende che hanno applicato il dumping salariale e di garanzie, sul modello dei grandi corrieri che lavorano a valle della catena logistica, non sono presenti se non con ruoli marginali all'interno del porto.

Il porto è diviso in varie porzioni concesse a vari operatori privati. I terminalisti impiegano la propria manodopera salvo nel caso di picchi di lavori non programmati, in cui vengono chiamati esclusivamente i lavoratori della CULMV (poco più di ottocento operativi) a smaltire il lavoro in eccesso.

Il mare non si comanda e quindi l'arrivo di una nave in porto non può essere programmato nei minimi termini.

I lavoratori della compagnia costituiscono il pool di manodopera per il porto di Genova e vengono impiegati con la massima flessibilità a differenza degli operai dei terminal che lavorano con orari e turni più strutturati. Sono un corpo di lavoratori professionali e multi-funzionali indispensabili al funzionamento del porto e il "salario di mancato avviamento", già oggi, non è più pagato tramite la cassa integrazione dall'INPS.

In questo senso non era "la merce" che pagava ai lavoratori il loro carattere avventizio ma la collettività tramite questo ammortizzatore sociale in via di smantellamento.

Mentre i lavoratori del terminal sono dipendenti, inquadrati da un CCNL più o meno “forte” – non tutti i lavoratori delle aziende sono inquadrati nel Contratto Unico dei Porti – e godono spesso di una contrattazione di secondo livello, i lavoratori della Compagnia sono soci di una cooperativa. Soci ordinari e soci “straordinari”, cioè poco più di 80 lavoratori non ancora assunti in pianta stabile. La compagnia firma contratti commerciali con i terminalisti offrendosi come gestore unico del “mercato delle braccia”. Si avvale inoltre, per una piccola parte, di lavoratori interinali quando è teoricamente esaurita la possibilità di collocazione di soci ordinari e straordinari, forniti dall’agenzia di lavoro interinale Intempo, a suo tempo comprata da Obiettivo Lavoro e recentemente acquisita dal colosso dell’intermediazione di manodopera Randstad, presente in differenti realtà portuali.

In un contesto di rapidi cambiamenti questa modalità organizzativa cambierà in fretta e saranno i rapporti di forza che sapranno instaurare i lavoratori che co-determineranno o meno tale cambiamento. Magari con uno sguardo alle esperienze di Trieste e Gioia Tauro dove si stanno sperimentando le agenzie del lavoro portuale come forma di gestione del lavoro portuale.



-DAI LAVORATORI: L'AUTOMAZIONE-

Uno dei problemi che i lavoratori e la politica di Genova dovrebbero porsi è: chi paga i contributi pensionistici e le tasse se negli scali la manodopera viene rimpiazzata da mezzi automatizzati o semi automatizzati? La risposta dovrebbe venire da se: le multinazionali del mare! Forse questo però non è nel programma dei vari Governi liberisti che fino ad oggi hanno regalato concessioni ventennali a gruppi di investimento con il solo scopo di trarne profitto o per mantenere il livello occupazionale a un livello di soglia minima che permetta di mantenere la pace Sociale.

Le aziende che vorrebbero rimpiazzare la manodopera con l’automazione, non solo dovrebbero avere concessioni limitate e dettate da regole ben precise ma dovrebbero pagare ulteriori tasse per mantenere l’INPS. Così da permettere di mandare il personale portuale in pensione per motivi di età ma soprattutto per l’usura che il lavoro in questione porta.

Facendo un esempio banale: se 100 operai vengono licenziati e rimpiazzati da robot, vengono a mancare 100 stipendi dal circuito contributivo: l’azienda guadagna di più e paga meno tasse. Chi ci guadagna sono i padroni, i lavoratori diminuiscono e i soldi per le pensioni spariscono.

Questo ovviamente vale per i vecchi lavoratori che ancora fanno parte del sistema pensionistico a contributi. Gli altri la pensione di prima se la sognano e se vengono sostituiti dai robot sono pure disoccupati.

Nei progetti di ristrutturazione del sistema portuale italiano vanno individuati non solo i contesti economici in cui ci si muove ma anche le proposte

-UNA PIATTAFORMA POSSIBILE: ANVERSA E AMBURGO-

per salvaguardare diritti dei lavoratori, salari e sicurezza sul lavoro. Molto spesso, in questi anni, le ristrutturazioni hanno colpito duramente i lavoratori e non hanno ottenuto i risultati sperati in quanto, più che adeguamenti alle mutate condizioni dei traffici, erano concessioni allo strapotere dei padroni e della finanza. In questo senso può essere utile studiare un paio di casi in controtendenza che ci arrivano dal nord Europa. Il Porto di Anversa e quello di Amburgo rappresentano quindi due situazioni da studiare per capire se alcune parti di quel modello possono essere trasferite anche al Porto di Genova. Affrontiamole separatamente.

Il porto di Anversa

Anversa non è solo un porto ma una immensa area industriale costituita da grosse industrie del ramo chimico e agroindustriale. All'interno dell'area vasta lavorano più di 60 mila lavoratori di cui circa il 40% a tempo indeterminato. Tra questi, i lavoratori portuali sono circa 7 mila di cui circa mille lavorano come addetti alla logistica. Negli anni della ristrutturazione la forza lavoro nel porto

di Anversa per il settore portuale è andata in forte diminuzione: all'inizio degli anni '60 in porto lavoravano circa 14 mila addetti scesi ai livelli attuali intorno al 1990. Negli ultimi anni questa cifra si è stabilizzata scontando solo un lieve decremento (circa 200 addetti in meno) a fronte comunque di un incremento del traffico notevole (da circa 100 a 180 milioni di tonnellate). Il primo punto interessante è quindi una tenuta dell'occupazione dagli anni 90 in poi a fronte comunque di un notevole aumento del traffico e di un maggiore carico di lavoro richiesto, con ricadute notevoli sulla sicurezza nelle banchine (dai dati forniti nel 2013 si nota un aumento degli incidenti gravi in assoluto, mentre diminuisce la percentuale di incidenti in relazione alle ore lavorate).

La gestione dei lavoratori nel porto di Anversa è affidata a un ente misto, la JSC (Sottocomitato congiunto del Porto di Anversa). Si tratta di una autorità riconosciuta a livello pubblico formata da funzionari del Ministero del Lavoro (che fornisce il Presidente del comitato), rappresentanti dei datori di lavoro e dei tre sindacati maggioritari. Il JSC si occupa di molte questioni: condizioni di lavoro, contratti, norme previdenziali, sicurezza e formazione. Gestisce sia i lavoratori portuali propri (circa 6 mila) che il migliaio di addetti alla logistica. La forza lavoro portuale è formata da due categorie: la categoria A formata dai lavoratori fissi e la categoria B costituita dagli avventizi che salgono di



categoria dopo 18 mesi di lavoro (al netto di sanzioni che possono causare diminuzione di categoria). La differenza è soprattutto economica: entrambe le categorie hanno diritto all'indennità di mancato avviamento ma per la categoria A è leggermente più elevata. A fronte di una paga base di circa 140 euro, l'indennità è circa 80 euro per i lavoratori in categoria A e circa 70 euro per i lavoratori in categoria B. L'orario base prevede 36 ore e un quarto di lavoro alla settimana. Sabato e domenica sono opzionali con pagamento maggiorato del 50% sui turni di sabato e notturni mentre la domenica lo stipendio viene raddoppiato. Per finire le navi ogni giorno lo straordinario può essere di due ore con

aumento al 150% della paga base. Su alcune mansioni specifiche l'orario di lavoro può essere prolungato di due ore per ogni giorno.

Accanto ai lavoratori più o meno stabilizzati la JSC gestisce anche le condizioni di un numero imprecisato di manovali non compresi nel registro ufficiale ma in qualche modo tutelati.

La JSC non è una quindi un organismo che rappresenta i lavoratori ma un ente di sorveglianza creato dal Ministero del Lavoro che regola il lavoro intermittente.

La situazione nel porto di Anversa è quindi controversa. Da un lato si è verificato un notevole aumento della mole di lavoro giornaliero richiesto ai lavoratori con ricadute sulla sicurezza. D'altro lato, la creazione e il funzionamento di JSC ha avuto l'indubbio merito di porre un argine allo sviluppo di un lavoro non garantito che avrebbe notevolmente abbassato le tutele di tutti i lavoratori. Il tutto all'interno di una struttura complessa portuale-industriale dove la contaminazione tra lavoro garantito e non garantito avrebbe avuto effetti devastanti sui diritti di tutti.

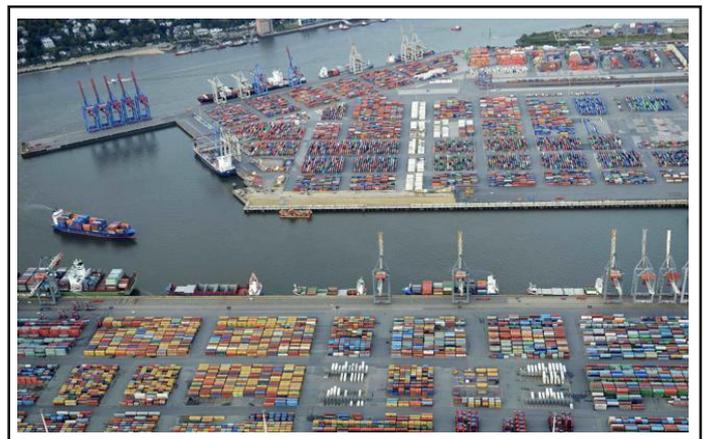
Il porto di Amburgo

La situazione di questo porto è in parte simile a quello di Anversa. La gestione del lavoro portuale è in mano a un ente paritetico sindacatodatori di lavoro: il GBH. A differenza del JBC di Anversa, la direzione dei lavori non spetta allo stato ma al Land di Amburgo. Il GBH ha comunque una lunga storia: trae le sue prerogative da una legge risalente al 1950, nel 1967 assume la possibilità di far valere i contratti di lavoro nazionali, nel 1984 gli viene riconosciuta l'esclusiva della fornitura di mano d'opera nelle lavorazioni portuali. La GHB gestisce circa 1 migliaio di lavoratori. Negli anni 70 prende piede anche nella portualità tedesca il ruolo dell'ausiliario ingaggiato a giornata e si assiste all'esplosione del lavoro interinale e a chiamata. In quegli anni il GHB è sotto attacco ma negli anni 80, l'intervento governativo gli garantisce il suo ruolo di gestore del pool di manodopera. Come per il JBC di Anversa il ruolo dell'ente paritetico è in sostanza quello di argine a una eccessiva precarizzazione del lavoro. Il problema è relativo ai rapporti interni tra i lavoratori del porto, tra coloro che sono assunti direttamente dai terminalisti e i lavoratori del pool di manodopera. In generale (anche grazie alla

presenza di un forte e predominante terminalista pubblico la HHLA) il ruolo del GBH è positivo e fornisce un argine allo sviluppo di situazioni di enorme sfruttamento della forza lavoro.

Possibili forme di resistenza

In un quadro di relazioni comunque segnato dal gigantismo navale e dalla crisi economica mondiale, le relazioni instaurate nei porti di Anversa e Amburgo rappresentano quindi forme di resistenza operaia allo sfruttamento intensivo nel lavoro portuale. Non è il paradiso per i lavoratori (sottoposti comunque a carichi di lavoro molto forti e in condizioni di sicurezza non sufficienti) ma comunque vi è la permanenza di una serie di tutele che a cascata si ripercuotono anche sui lavoratori diversamente inquadrati all'interno delle strutture portuali. Un sistema simile è possibile per un porto come quello di Genova che con la Compagnia Unica autogestita mantiene ancora una struttura col pool di manodopera?



-RESISTENZE PORTUALI: SPAGNA E GIOIA TAURO-

L'annunciata riforma dei porti in Italia non potrà che ricevere input dalla UE e dal generale processo di liberalizzazione delle attività produttive ed economiche. Questo comporterà, ovviamente, attacchi alle tutele residue dei lavoratori. Il tutto avverrà comunque in una situazione non pacificata dal punto di vista delle lotte sociali. Le lotte dei portuali Spagnoli e la resistenza a Gioia Tauro ne rappresentano gli esempi più recenti.

La lotta dei portuali spagnoli

Il processo di liberalizzazione delle attività portuali in Spagna giaceva nel cassetto da almeno due anni. Il tutto partiva da una richiesta specifica della UE. Dopo le vicissitudini politiche che hanno portato lo Stato spagnolo in una situazione di stallo politico in assenza di una maggioranza di Governo, il recentemente reinsediato governo di destra di Rajoy (sostenuto comunque dal PSOE) ha deciso di applicare la riforma che elimina la gestione dei lavoratori sulla forza lavoro e assegna potere assoluto ai terminalisti privati che potranno

contrattare direttamente con i singoli lavoratori. Dopo tre anni, gli stessi terminalisti avranno la possibilità di licenziare i lavoratori fino al 75% dell'intera forza lavoro.

Come nel porto di Genova (e in condizioni diverse anche nei porti come Anversa e Amburgo), la gestione dei lavoratori di alcune mansioni aveva garantito un determinato livello di tutele pagato comunque con aumento di carichi e problemi legati alla sicurezza. La situazione però è destinata sicuramente a peggiorare e la riforma scaricherà sui lavoratori il peso di una ristrutturazione legata alla crisi mondiale.

Il tutto, come da tradizione consolidata, è accompagnato da una campagna stampa di denigrazione dei lavoratori portuali trattati come dei privilegiati e fannulloni. In realtà, in Spagna la paga base di un lavoratore

portuale è di circa 1000 euro integrata solo con straordinari legati alla nuova organizzazione lavorativa legata ai container e al gigantismo navale.

La risposta dei portuali è stata però immediata. La combattiva Coordinadora estatal de los Trabajadores del Mar ha scioperato bloccando per settimane i porti spagnoli. A loro è giunta la solidarietà dell'International Dockworker's Council che ha inviato delegazioni a sostegno delle lotte e annunciato un possibile allargamento delle mobilitazioni. In questo momento la partita è ancora aperta e le lotte hanno ottenuto i primi risultati. In Spagna passa dalle mani dei lavoratori portuali il 65% delle importazioni e più dell'80% delle esportazioni. I lavoratori hanno quindi usato la loro posizione di forza e la loro unità per una lotta che parla a tutti i lavoratori d'Europa, non solo portuali.

No ai licenziamenti a Gioia Tauro

Nel porto calabrese il terminalista **MCT (Medcenter)** ha avviato una procedura di licenziamento per 400 lavoratori. MCT è il vero gestore del porto di Gioia Tauro. La risposta dei lavoratori è stata immediata e gestita dal **SUL** (sindacato unito dei lavoratori) che ha costretto l'azienda e il governo a trattare. I licenziati potrebbero essere reintegrati in una apposita Agenzia per il lavoro portuale annunciata dal Ministro Del Rio. In realtà non si capisce bene quando sarà attiva, quanti lavoratori potrà reintegrare e con quali garanzie. Nel porto di Gioia Tauro, a differenza di quanto accade a Genova o in altri porti in Europa, la manodopera è gestita totalmente dai padroni. Le tutele residue dovute alla resistenza dei pool di manodopera non esistono. L'Agenzia del Lavoro potrebbe essere un compromesso accettabile ma occorre chiarezza. Quella chiarezza che il SUL e i lavoratori richiedono con la lotta e che i sindacati complici non considerano importante visto che si sono detti disponibili a firmare nonostante le proteste.

-COLLETTIVO AUTONOMO LAVORATORI PORTUALI-

fb Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali

COLLETTIVO COMUNISTA GCS

www.citystrike.org

fb Genova city strike-nst

