

LA GUERRA COMINCIA QUI, FERMIAMOLA

**Orientarsi e allearsi contro il
mercato di morte**



Napoli, novembre 2024

In questo scritto riportiamo il frutto delle riflessioni e ricerche che hanno portato all'incontro *La guerra comincia qui* del 28 settembre 2024 a Napoli, negli spazi di Santa Fede Liberata. L'esigenza di capire e provare a tessere alleanze nasce dalle conseguenze palpabili e asfissianti del *fatto totale-guerra* e dal vivere in una città come Napoli che ha un importante porto commerciale, e che è vicina a Salerno, anch'essa snodo cruciale dei traffici marittimi, con la consapevolezza che la logistica è un pilastro fondamentale del sistema-guerra, dei genocidi e dei loro profitti milionari. A dare impulso a queste riflessioni sono state le lotte contro le guerre degli Stati, tra cui i blocchi di navi container che trasportano armamenti, quelli nelle "industrie della morte" come Leonardo, l'opposizione di studenti e studentesse alle collaborazioni universitarie con Israele, ma anche l'urgenza di capire in che modo la guerra comincia da qui, e qual è il ruolo delle compagnie (MSC, Maersk prime tra tutte) i cui nomi sveltano nelle pile di container nella zona est di Napoli, verso San Giovanni a Teduccio. Questo ovviamente è solo l'inizio, per cominciare a orientarsi, ma c'è ancora molto lavoro da fare.

Assemblea Antimilitarista Napoli

LA GUERRA COMINCIA QUI



Dibattito aperto su: Ruolo di aziende, porti e basi militari campane (nelle guerre in corso e nel genocidio palestinese) / Centralità della logistica nella guerra / L'Italia come base militare NATO / Pratiche di resistenza nei luoghi di produzione bellica e nella logistica

Ne parleremo con:

CARLO TOMBOLA (Osservatorio Weapon Watch) e altre voci dai territori

28.09.2024 h18:00

SANTA FEDE LIBERATA

Via San Giovanni Maggiore Pignatelli 2, Napoli

ASSEMBLEA
ANTIMILITARISTA
NAPOLI

Durante l'ultimo anno, e in particolare dall'inizio del genocidio in Palestina, le pratiche di resistenza contro le guerre e la corsa agli armamenti si sono moltiplicate dalle Università ai porti, dalle aree intorno alle basi NATO alle città.



Mentre si tenevano manifestazioni a cadenza quasi settimanale in tutta la penisola, ha iniziato a muoversi anche qualcos'altro. Nel mese di novembre una nave della compagnia israeliana Zim



il Paese di bandiera è stata contestata sia a Genova il 10 novembre, sia a Salerno il 17. Il 23 febbraio, anniversario dell'inizio della guerra in Ucraina, a Genova c'è stato un nuovo rallentamento della compagnia Zim, in tutta Italia lo sciopero si è rivolto alle aziende di armi, e anche a Napoli per qualche ora un presidio ha impedito l'ingresso alla Leonardo di Bacoli. Il 28 maggio un corteo ha attraversato la cittadina di Lecco, costruita intorno a uno dei fiori all'occhiello della manifattura bellica in Italia, la Fiocchi Munizioni. Il 29 maggio nel porto di Marghera un presidio ha contestato il passaggio di una nave Borkum, battente bandiera delle Barbados, segnalata come contenente armamenti e diretta verso Israele.

Nel frattempo da Nord a Sud nelle università si organizzavano le acampade in solidarietà al popolo palestinese per chiedere l'interruzione dei rapporti tra gli istituti di ricerca e Israele e in generale con l'industria bellica. Il 25 giugno di nuovo i portuali di Genova hanno lanciato un blocco di diverse ore davanti a tutti i varchi, causando il rallentamento delle operazioni commerciali e un traffico che ha mandato in tilt le arterie cittadine. Con esito più o meno fortunato, tutte queste azioni hanno avuto il merito di individuare e provare a colpire la materialità di guerre che sembrano lontane ma cominciano qui e hanno effetti anche sui nostri territori e sulle nostre vite.

Dire che 'la guerra comincia qui' ha due implicazioni. **La prima è che l'Italia è in guerra.** Il nostro Paese è il sesto al mondo per esportazione di armi e partecipa, anche se in posizione marginale, ai conflitti in corso in tutto il mondo con armi tra cui munizioni, bombe, siluri, razzi, accessori, sistemi di

puntamento, mappature. Tutta merce che viene prodotta nei nostri territori e circola sulle stesse rotaie, sulle stesse strade, per gli stessi porti e le stesse rotte marittime di qualunque altra merce, le mele, i giocattoli, i fazzoletti.

La seconda implicazione è **la mobilitazione interna**: i media fomentano nazionalismo e paura, l'economia si prepara alla guerra aumentando la produzione bellica e piegando il settore logistico civile alle necessità militari, la presenza di soldati armati nelle città è un fatto ormai assodato e normale, anche nelle scuole¹, la repressione non è più solo un mezzo di controllo ma di vero e proprio governo della società, anche sui posti di lavoro.

Cosa si produce e dove

L'Italia è il sesto paese al mondo per produzione ed esportazione di armi, con un aumento intorno al 30% negli ultimi anni². Solo verso Israele, fino al 2022



1 Il 23 febbraio 2024 a Bacoli (NA)

l'esportazione annua si aggirava intorno ai 22 milioni l'anno, cifra ovviamente in aumento dal 2023. Oltre a Leonardo, gruppo leader a livello mondiale – che include Alenia, Finmeccanica, OTO Melara che fabbrica i cannoni tanto lodati dalle IDF, la joint venture MBDA che sviluppa armamenti nucleari³, e altre sigle – tra le maggiori protagoniste dell'industria di

morte sul nostro territorio ci sono Fiocchi Munizioni e Invernizzi Presse di Lecco che producono rispettivamente munizioni e materiale per fabbricarle, Secondo Mona a Varese con licenze attive verso Israele per l'export di velivoli tra cui l'F-35, la O.M.A. di Foligno per componentistica degli F-35, RWM di

¹ Sulla militarizzazione della scuola è interessante consultare il monitoraggio dell'Osservatorio contro la militarizzazione delle scuole e il vademecum di resistenza per docenti sul sito <https://osservatorionomilsuola.com/>

² <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/quota-dei-top-10-esportatori-di-armi-34432> e <https://www.sipri.org/media/press-release/2024/european-arms-imports-nearly-double-us-and-french-exports-rise-and-russian-exports-fall-sharply>

³ Per approfondire i rapporti commerciali tra Leonardo e Israele <https://pagineesteri.it/2024/08/26/mondo/dallitalia-a-israele-passando-per-gli-usa-le-armi-di-leonardo-consegnate-a-tel-aviv/>

Ghedi che produce tra gli altri bombe aeree, munizioni e droni HERO, la A.S.E. di Milano che produce droni Heron e addestratori M346, la Aerea di Como che come suggerisce il nome si occupa di produzione, revisione, manutenzione e sviluppo di equipaggiamenti aeronautici e spaziali.

Le principali industrie in Campania

La MBDA – parzialmente controllata da Leonardo - nel sito di **Fusaro** (NA) produce missili, fa ricerca, progettazione e sviluppo di antenne, nuovi radome – la punta del missile – moduli di comando e controllo, di calcolo e comunicazione, sensori.

La Società TSM Srl, con sede legale a **Melito di Napoli**, si distingue nel settore per la sua attenzione al cliente e la sua specializzazione. È un'azienda che fornisce servizi di alta qualità nel campo dell'automotive per il settore civile e militare, compresa l'Iveco Defence Vehicles.

Lo stabilimento Leonardo di **Fusaro** è un polo tecnologico dove si realizzano radar terrestri, navali, sistemi di gestione del traffico aereo (Air Traffic Control) e di microelettronica.

Alenia Aermacchi di **Nola**, controllata da Leonardo, produce parti lavorate di macchina, fabbrica lamiera metalliche e assembla pannelli con elevato livello di integrazione e automazione industriale, in più produce componenti di principali programmi aeronautici a livello mondiale come velivoli militari come gli F-35 o civili come l'Airbus A380.

Nello stabilimento di **Benevento**, dove lavorano circa 150 addetti, si producono le fusioni in leghe leggere, quali alluminio e magnesio. Queste lavorazioni servono alle trasmissioni che vengono poi montate sugli elicotteri AugustaWestland, velivoli ad uso sia militare sia civile, uno dei fiori all'occhiello del made in Italy del settore.

Nel sito Leonardo di **Giugliano** (Napoli) si fornisce supporto logistico, assistenza post vendita e training ai clienti. C'è anche un centro per le riparazioni e la produzione di assiemi di microelettronica e di circuiti stampati per i sistemi radar. Si progettano e si sviluppano soluzioni software e hardware innovative per i sistemi navali, terrestri e per il controllo del traffico aereo.

Nel piccolo stabilimento di **Pozzuoli** (Napoli) si trova un centro formativo che coinvolge Università e Centri di ricerca campani e meridionali. Vengono fatti progetti di ricerca condivisi per realizzare sistemi da utilizzare in ambito civile ed in altri quali la sismologia, l'optoelettronica, l'imaging e l'archeologia subacquea.

Il sito produttivo di **Pomigliano d'Arco** (Napoli) ospita oltre 2 mila lavoratori. Qui si effettuano due lavorazioni: assemblaggio di aerostutture primarie e di fusoliere complete, inclusi i sistemi.⁴

Le basi NATO

Oltre a ospitare le vere e proprie manifatture dell'industria di armi, il nostro Paese è un territorio strategico sia come base logistica per i traffici bellici di USA e Germania, come sito di esercitazioni di terra, mare e aria, ma anche come trampolino di lancio delle operazioni NATO nell'area del Mediterraneo e Medio Oriente.

Secondo l'inventario di siti militari considerati di proprietà federale dagli Stati Uniti pubblicati dal Pentagono, le basi militari sul territorio italiano sono circa **una cinquantina**. Per fare qualche esempio, la maggiore per estensione è quella di Aviano in Friuli seguita da Vicenza, entrambe basi che contengono caveau sotterranei costruiti per lo stoccaggio di armi atomiche, secondo il principio di *condivisione nucleare* della NATO. Ora la base Vicenza risulta riqualficata dalla presenza di testate nucleari mentre sembra che ce ne siano ad Aviano ma a seconda delle fonti il numero varia tra 25 e 50. Camp Darby tra Pisa e Livorno è la terza per dimensione, nonché la base in cui si trova il più grande deposito di armi e munizioni degli Stati Uniti in Europa. La Sicilia invece ospita, tra le altre, la base aeronavale di Sigonella, la maggiore per supporto logistico nel Mediterraneo, le antenne MUOS a Niscemi. Nell'area del napoletano si trovano i comandi della VI Flotta della US Navy: i due siti nel Naval Support Activity a **Capodichino** e **Gricignano di Aversa**, più la Naval Computer and Telecommunication Station e l'Allied Joint Force Command nell'area di **Lago Patria**. A Pozzuoli dentro al **Monte Gauro** – un vulcano dell'area flegrea – c'è un centro sportivo-ricreativo di 43 ettari con campo da golf, tennis, strutture per lo sport e il relax.

La logistica di guerra

La logistica è una componente centrale dell'industria bellica. Innanzitutto perché è il paradigma del capitalismo contemporaneo: dall'invenzione del container a misura standard e delle navi portacontainer, lo spostamento di merce da un lato all'altro del mondo ha un prezzo unitario irrisorio, e il comparto logistico non serve più solo al trasporto del prodotto finito ma anche

⁴ <https://www.archiviodisarmo.it/view/ai-KMsVCBnInHK8g5Nd9yBfXZ95TUCfqco9rNZ4WTw/72714-barbato-la-produzione-di-armi-in-italia-2007.pdf> il documento risale al 2008 ma risulta ancora piuttosto attendibile.

di componenti nelle varie fasi di produzione, delocalizzate in parti del mondo anche molto lontane. In più è un vero e proprio settore economico a sé stante che genera profitto, ha reso più vantaggioso il business di rifiuti verso il cosiddetto Sud del Mondo, oltre a rendere possibile la reimmissione nel mercato formale della merce usata, creando un vero e proprio settore di mercato formale in crescita – ad esempio pensiamo a Vinted.

Il 90% del trasporto di merci viaggia via mare, e le maggiori 15 compagnie mondiali ne controllano circa l'85%⁵. In testa a tutte c'è **MSC**, nata nel Golfo di Napoli, ora con sede in Svizzera. A seguire troviamo il colosso danese **Maersk**, la maggiore competitor di MSC, al decimo posto **Zim**, compagnia battente bandiera israeliana e in grande crescita negli ultimi anni che ha dichiarato apertamente totale collaborazione con il governo di Netanyahu. Ma ancora sarebbe il caso di menzionare la **Bahri**, compagnia saudita più volte contestata al porto di Genova per il trasporto di armi, o la **Grimaldi**, compagnia leader mondiale per il trasporto *ro-ro* – ovvero il carico di mezzi con ruote. Tutte le maggiori compagnie del mare sono coinvolte nel commercio di armi o componentistica, perché trasportare armi è un business estremamente redditizio ed è motivo di prestigio per l'azienda.

Un aspetto importante della logistica di guerra, infatti, è che il commercio di armi non viaggia su mezzi militari, ma sugli stessi mezzi e sulle stesse tratte commerciali delle altre merci. Pur trattandosi di materiale destinato quasi sempre a Stati nazionali, le transazioni funzionano quasi del tutto come accordi tra privati. In più il container nasconde la merce, non più immediatamente visibile. “In caso di forniture destinate ad aree di conflitto, solo il cosiddetto *ultimo miglio* è preso in carico da personale militare specializzato – non importa se inquadrato in eserciti regolari ovvero milizie informali, ecc. – ma il resto della catena logistica a monte è sempre affidato a operatori commerciali affidabili⁶”. Ogni azienda produttrice di armi o componentistica deve presentare la commessa al Governo per essere approvata secondo la legge **185/90**, ma poi procede alla spedizione in modo standard: si accorda con l'acquirente, chiama una compagnia di trasporti, impacchetta i prodotti e spedisce. Si tratta quindi di merce che si mischia con l'enorme mole di prodotti trasportati da una parte all'altra del mondo e per lo più resta invisibile durante la spedizione. L'unica eccezione sono i documenti di spedizione, trasmessi agli uffici delle compagnie di trasporti, e le etichette che la legge stessa obbliga ad esporre sul container per riconoscere esplosivi, materiali pericolosi, *dual use* e via dicendo, codici che bisogna saper interpretare e che solo chi maneggia il

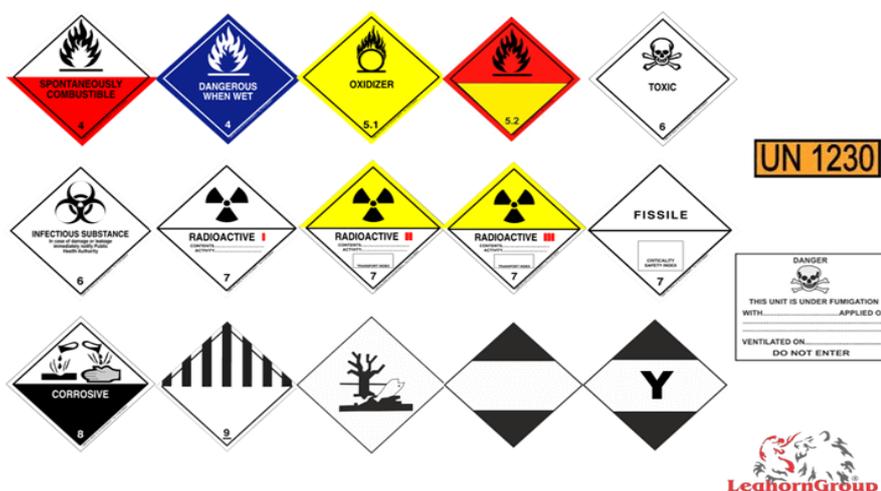
⁵ <https://www.weforum.org/stories/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>

⁶ Manuale per Weapon Watcher consultabile su

<https://www.weaponwatch.net/2023/03/04/manuale-per-weapon-watcher/>

container in questione può ovviamente leggere. Il mercato della morte, quindi, si perde nell’oceano delle transazioni.

È risaputo ormai che la Rete Ferroviaria Italiana – RFI – ha firmato con Leonardo un accordo di potenziamento delle linee ferroviarie per agevolare la *military mobility*. Meno discusso è il fatto che la Commissione Europea ha stanziato 807 milioni di euro per il potenziamento sempre della *military mobility* per il trasporto su ferrovia, bando in cui 3 progetti italiani si sono aggiudicati 29 milioni di euro “che convertiranno le principali infrastrutture di trasporto dell’UE a duplice uso, civile e di difesa. [...] l’obiettivo è potenziare l’infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto Storico di Genova attraverso la realizzazione di un nuovo impianto che consentirà una più rapida e razionale movimentazione delle merci, mediante passaggio dall’attuale gestione *pilotata* e manuale ad una gestione completamente automatizzata”.



Merita soffermarsi sul concetto di **dual use**. Significa letteralmente ‘duplice uso’ e si riferisce a *i prodotti finiti, semilavorati, componenti, macchinari inclusi i software, le tecnologie ed i servizi che possono avere sia uso civile sia uso militare*. Questi beni nonostante vengano commercializzati a scopo civile possono in alcuni casi essere utilizzati per la costruzione di armi. Per questo motivo tali prodotti sono soggetti a delle norme specifiche⁸.

Dual use si usa per parlare del sapere universitario, di merci e componenti, di mezzi di trasporto, di rotte. Facciamo qualche esempio: una mappatura del Mediterraneo che può servire per ricerche geologiche o per le operazioni antimigratorie di Frontex⁹, un semplice cilindro metallico che può essere

⁷ <https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/1/26/rfi---bando-cef-military-mobility--finanziamento-di-29-milioni-p.html>

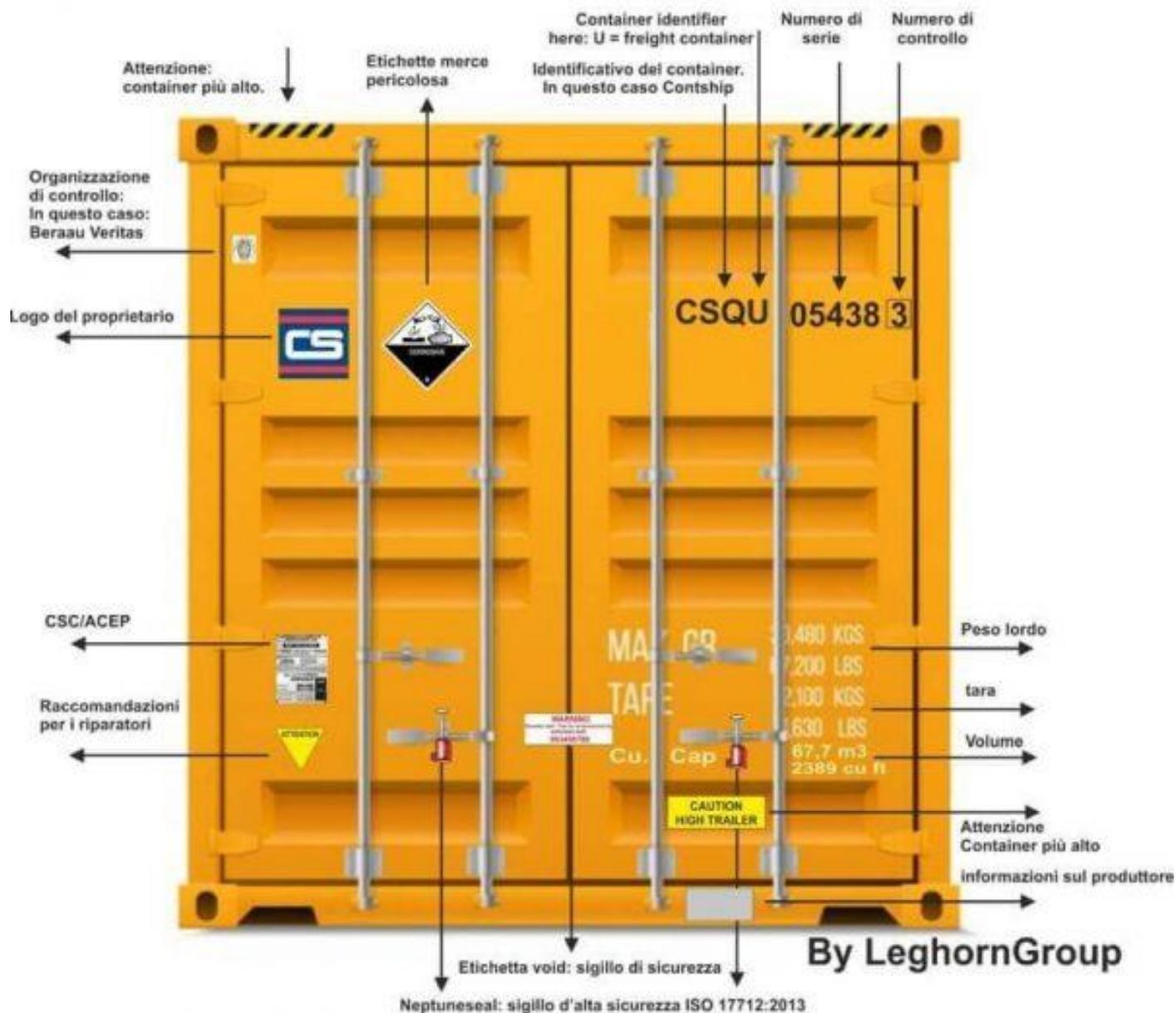
⁸ <https://www.ge.camcom.gov.it/it/promuovi/internazionalizzazione-1/orientati-1/approfondimenti-1/dual-use-embarghi.pdf>

⁹ <https://altreconomia.it/il-politecnico-di-torino-ha-rinnovato-laccordo-con-frontex-fino-a-giugno-2024/>

componente di un bossolo, un mezzo 4x4 utilizzato in montagna o nella guerra in corso in Yemen, generatori che tra le tante cose possono alimentare droni da guerra¹⁰, una nave che trasporta sia armi sia merce civile. La realtà ci dà un dato ovvio quanto non scontato ovvero che è più reale il processo opposto, cioè che l'economia di guerra fa profitti milionari e ha risorse da investire in ricerca scientifica e industriale, che dopo decenni magari trovano un'applicazione civile, e non viceversa. Ma anche che le aziende che producono merce sia militare sia civile sono più incentivate a privilegiare la prima, visti i profitti in crescita, o addirittura a convertirsi totalmente. In più, questo duplice uso o questa compresenza ha come effetto far saltare i confini tra militare e civile e far espandere e penetrare la guerra in tutti gli ambiti della vita e del territorio. Anche questa si chiama militarizzazione.

¹⁰ <https://radioblackout.org/2021/04/porto-di-genova-azione-repressiva-contro-portuali-e-antifascisti/>

Come comprendere le varie etichettature su di un container. Quale è il loro significato?



Questa immagine è poco dettagliata e serve principalmente a dare un'idea delle informazioni che si possono trovare codificate su un container. Per indicazioni più dettagliate in particolare sulle etichette che riguardano trasporti pericolosi o armi, si può consultare il già citato Manuale per Weapon Watcher.

Possiamo guardare questo scenario da due prospettive, entrambe utili.

La prima è che siamo entrati in guerra. Il primo effetto è appunto la militarizzazione – nelle strade, nei luoghi di produzione del sapere, nella conversione militare della produzione, nei media, nei trasporti. Quanto alle Università, l'Intifada Studentesca ne ha denunciato il coinvolgimento in modo chiaro. Poi, prepararsi allo sforzo bellico implica mobilitare la popolazione innanzitutto mettendo a tacere il fronte interno, e questo è immediatamente evidente dall'informazione monolitica e battente dei media mainstream e dal susseguirsi di decreti sicurezza sempre più liberticidi. L'ultimo di questi, il DdL 1660, secondo le dichiarazioni stesse del ministro Piantedosi ha tra i primi obiettivi colpire le lotte dei lavoratori della logistica, uno dei segmenti più combattivi e anche dei più strategicamente rilevanti. La mobilitazione infatti passa anche per il disciplinamento dei lavoratori – nelle guerre del Novecento le maestranze erano sottoposte al codice penale militare, è stato vietato lo sciopero e addirittura il licenziamento senza permesso per i settori strategici, non solo bellici.

L'altra prospettiva ci dice che la logistica è un pilastro strategico delle guerre e quindi un terreno su cui si può provare ad agire, innanzitutto rendendo i commerci di armi più visibili tramite osservatori o ricerche dal basso e poi creando alleanze per provare a disturbarlo, rallentarlo, incepparlo. Se impedire un carico di armi o bloccare definitivamente una transazione o una nave non è affatto semplice, è comunque possibile dare un segnale importante, ma anche andare oltre il piano simbolico e mettersi di mezzo concretamente, creare un danno economico ai terminalisti. Non lasciare che le guerre degli Stati e i profitti che le sostengono continuino indisturbati.

La logistica è un nodo interessante perché negli hub, nei porti e interporti i lavoratori hanno la possibilità di vedere le etichette dei container e i *documenti* su cui dovrebbero trovarsi i codici delle merci in transito, entrambe cose che però richiedono una decodifica. Il trasporto di merci pericolose e di armi mette a rischio la sicurezza sul lavoro, anche perché spesso transitano all'insaputa di chi le maneggia.

La logistica è un nodo interessante anche perché i trasporti funzionano principalmente secondo il metodo di organizzazione *Just in Time*, che organizza gli orari di attracco e partenza delle navi, la sistemazione dei container nei piazzali, per ottimizzarne l'utilizzo e velocizzare le operazioni. Richiede pianificazione perché i container esistenti sono di gran lunga maggiori dello spazio di stoccaggio, e rallentamenti o colli di bottiglia nel carico causano significative perdite economiche. Punti deboli: è sensibile a chiusure di frontiere, eventi inaspettati, ritardi.

La mattina del 23 marzo 2021 una delle navi portacontainer più grandi al mondo, la Evergiven, si incaglia nel Canale di Suez bloccandolo completamente fino alla sera del 29 marzo. Dopo sei giorni, un'agenzia assicurativa stima che siano state bloccate circa 400 navi e che i risarcimenti economici supereranno i 2 miliardi di dollari¹¹.



Il Mar Rosso è un corridoio fondamentale per le rotte marittime tra l'Oceano Indiano e l'area mediterranea e nordatlantica, il Canale di Suez rappresenta una grande fonte di ricchezza per l'Egitto che lo controlla. Ma si è aggiunto un elemento: gli Huthi. Si tratta di un gruppo armato yemenita che controlla la capitale Sana'a e combatte per il potere nella guerra civile che attraversa il paese da un decennio. È alleato di Hamas e dell'Iran, nemico di Arabia Saudita e gli Emirati e dall'ottobre 2023 ha cominciato a prendere di mira le navi commerciali statunitensi o dirette verso Israele. Dopo due mesi di attacchi Maersk, MSC e Hapag-Lloyd hanno sospeso le rotte dal Mar Rosso a causa dell'aumento eccessivo dei costi assicurativi, mentre i porti israeliani hanno ricevuto ordini di cancellare gli orari dai siti web¹².

Consapevoli di questi punti 'deboli', i portuali ma anche ferrovieri di diverse parti del mondo stanno raccogliendo l'appello palestinese di fermare l'approvvigionamento di armi a Israele: da Genova a Livorno, Pisa, Marghera,

¹¹ <https://www.shippingitaly.it/2022/06/16/claims-da-oltre-2-miliardi-per-lincaglio-della-evergiven/>

¹² Sito dell'Italian Trade Agency controllata dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy <https://www.ice.it/it/news/notizie-dal-mondo/254458>

Salerno, Atene, Barcellona, Tacoma a Washington, Londra, Barcellona, Le Havre¹³ e via dicendo i lavoratori si stanno organizzando tra di loro e con antimilitaristi e pacifisti non solo per non essere complici, ma per mettersi di mezzo e contrastare le guerre degli Stati in tutto il mondo.

Come riporta il Manuale per Weapon Watcher del già citato Osservatorio, “molti interessanti varchi informativi, che hanno reso meno sicura *l’invisibilità* dei trasferimenti militari, si sono aperti grazie alla rapida digitalizzazione che caratterizza la gestione commerciale delle catene logistiche. In parte riguardano anche lo specifico della logistica della difesa. Targhe degli automezzi, sigle identificative dei vagoni ferroviari, nomi e bandiera delle navi, numeri di coda dei velivoli sono tracciabili con i molti strumenti di tracking liberamente consultabili in rete. È spesso importante che questi dati siano accompagnati da un’esatta annotazione di data, ora e luogo del passaggio. Meno nota, ma molto utile è la possibilità di rintracciare anche proprietari e utilizzatori dei trailer usati nel trasporto marittimo e degli stessi container attraverso i numeri di codifica marcati sul telaio¹⁴”. Allo stesso tempo, la necessità di pubblicità delle case produttrici e delle compagnie di trasporto è un elemento di visibilità del commercio di armi, un’attività proficua e prestigiosa.¹⁵

Nel 2019 a Genova un blocco lanciato dal CALP – Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali – con ampia partecipazione cittadina ha impedito il carico dei generatori della Defence Tecnel destinati ad alimentare i droni impiegati nel conflitto in Yemen¹⁶. Un’azione storica che segna un punto di passaggio e di riflessione fondamentali nelle lotte antimilitariste. Da allora il collettivo ha più volte tentato di ripetere azioni simili con risultati meno incisivi ma comunque importanti, riuscendo a ritardare partenze, deviare rotte, mandare in tilt il traffico cittadino per molte ore. Infatti i terminalisti spesso ritardano l’arrivo di una nave se sentono che potrà creare problemi di ordine pubblico, cancellano gli orari o le navi spengono i transponder per la geolocalizzazione. O ancora, in molti porti è stato istituito un presidio fisso di polizia per garantire il traffico bellico, militarizzando quindi un’infrastruttura civile. L’obiettivo non è bloccare una singola merce o una singola nave, ma far pagare ai terminalisti del porto la collaborazione alle politiche di guerra. La stessa pratica del *dual*

¹³ <https://www.weaponwatch.net/2023/11/07/chi-trasporta-armi-alimenta-leconomia-di-guerra-spezziare-la-logistica-delle-guerre-per-costruire-la-pace/>

¹⁴ Manuale per Weapon Watcher, vedi pagine precedenti

¹⁵ <https://radioblackout.org/2024/06/dal-porto-di-genova-alle-ferrovie-bloccare-tutto/>

¹⁶ https://genova.repubblica.it/cronaca/2019/05/20/news/la_nave_delle_armi_e_arrivata_a_genova_portuali_in_sciopero_e_presidio_pacifista-226708348/

use sembra minare la funzione del blocco puntuale, ma rende allo stesso tempo interessante ragionare su una delocalizzazione dell'intervento.

“Fossilizzarsi su quando arriva una singola nave non ha molto senso perché quando c'è la possibilità che nasca un'iniziativa come la nostra queste navi iniziano a ritardare l'attracco. Rincorrere le varie navi è complicato e così ci siamo mobilitati stabilendo noi i tempi e sapendo che i porti sono tutti compromessi in questo tipo di traffici. Il blocco del porto è uno strumento per mettere in contraddizione le diverse compagnie navali tra loro, perché quelle che non commerciano armi si sentono solo danneggiate da questi traffici. La logistica e i trasporti sono un anello importante della catena militare ma che può essere spezzato. Nella logistica lavorano tanti lavoratori e lavoratrici che sentono il peso sulle proprie spalle della crisi economica e la guerra diventa un'aggravante. Tutto ciò agevola la costruzione di alleanze. Trasporti marittimi, aerei e ferroviari sono i settori dove i movimenti pacifisti possono intercettare i problemi dei lavoratori e con loro fare queste battaglie¹⁷.”

Quattro chiacchiere con dei lavoratori sulla situazione, in particolare in Campania

Parlando con alcuni rappresentanti sindacali e lavoratori della logistica in Campania abbiamo ricavato alcune informazioni, ma il lavoro è ancora lungo. Ne riportiamo qui una sintesi.

Una legge sulle cooperative (che risale agli inizi anni 2000 voluta da D'Alema) permette un trattamento agevolato sui controlli fiscali che scattano dopo due anni e in questo modo fa sì che le aziende possono chiudere e riaprire di due anni in due anni, cambiando nome e ragione sociale. I dipendenti (il 95% persone migranti), vengono riassunti nella nuova azienda, ma non possono fare causa a quella di prima. “Una rapina legalizzata”. Questo vale per il trasporto su gomma. Per quanto riguarda le ferrovie, c'è da segnalare che il 10 gennaio 2024 è stato firmato un nuovo accordo tra RFI e i sindacati confederati che ha riorganizzato il lavoro dei manutentori su turni lunghi e pesanti, 7 ore e 36 continuative, che coprono anche le pause pranzo o cena, senza prevedere la possibilità di usufruire del pasto, non lascia nessun fine settimana libero, aumenta il numero delle notti, costringendo gli operatori a spostamenti sempre maggiori, e oltretutto, essendo soggetti a possibili, continue e repentine modifiche, azzerano il diritto di programmare con serenità la vita privata dei manutentori. I portuali, a livello di contratto, sono messi meglio: sono un po' più tutelati dal CCNL, anche se il rinnovo di quest'anno 2024 non ha soddisfatto le richieste di aumento salariale e sicurezza sul lavoro portate avanti negli ultimi anni di lotte. C'è differenza tra portuali regolarmente assunti dalle compagnie e i cosiddetti *articoli 16*, che svolgono servizi portuali e sono

¹⁷ Intervista al CALP di Jacobin Italia <https://jacobinitalia.it/controla-logistica-della-morte/>

considerati “lavoratori di serie B”. Il vero problema dei lavoratori dei porti, dice P., è la sicurezza: questi lavoratori, a differenza di quelli della logistica di terra, sono più esposti a incidenti sul lavoro.

Nel porto di Napoli lavorano circa 300 portuali più 30-40 *articolati 16*, tutti perlopiù assunti da SOTECO e CONATECO di proprietà MSC. “MSC è di fatto il grosso scoglio che impedisce la sindacalizzazione dei lavoratori, nel 2016 c’era stato un tentativo di portare vertenze in materia di sicurezza, come i carrelli che non funzionano, gli incidenti occultati, ma appena i capi hanno annusato aria di iscrizione al sindacato, hanno iniziato a licenziare sistematicamente i dipendenti”. (Dal 2018 al 2020 MSC avrebbe licenziato il 70% degli iscritti).

Nel 2021, inoltre, il sindacato ha fatto un’azione con Fridays for Future perché si era scoperto che la guardia di finanza aveva sequestrato navi MSC per trattamento illecito di rifiuti e dispersione in mare, di cui ovviamente non si è saputo più niente. “Si sono comprati tutto il tribunale di Napoli, questi stanno al di sopra dello Stato”. A Salerno la situazione è un po’ diversa, a quanto pare i lavoratori della Grimaldi stanno riuscendo a fare qualcosa.

A Napoli ci dicono che non risulti traffico di armi (dirette a Israele), che invece transitano per certo dal porto di Salerno in particolare navi Zim, che passa per il terminal Gallozzi (di proprietà MSC), MSC stessa e Maersk, che in Italia non ha terminal di stoccaggio. Il 17 novembre 2023 c’è stato un presidio di lavoratori e solidali proprio per contestare il passaggio di una nave Zim diretta al porto di Ashdod in Israele. Per quanto riguarda la logistica terrestre, le compagnie che trasportano armi sono sicuramente FEDEX, UPS, DHL. A volte i lavoratori si accorgono che maneggiano pacchi con dentro materiale bellico ma non abbiamo ancora abbastanza notizie su che tipo di materiale passa esattamente dal porto di Napoli e che tipo di codici ci sono sui container.

Con lo scoppio delle ultime guerre i lavoratori non hanno notato un particolare cambio di flussi delle merci, mentre ci riportano un certo calo del transito nei porti del Tirreno meridionale dovuto in parte all’aumento di carburante, in parte anche alla crisi del Mar Rosso sulle tratte che passano dal Medio Oriente. Gli unici traffici non intaccati sono quelli atlantici.