

SOCIETÀ INCHIESTA



Braccia incrociate contro i signori delle guerre

A Genova i camalli in sciopero hanno impedito alla nave saudita Bahri Yanbu di caricare i generatori elettrici dell'italiana Teknel. Strumenti di guerra. Lo stesso era accaduto in Francia a Le Havre. Ma a Cagliari i produttori di morte sono riusciti a bypassare il boicottaggio

di Chiara Cruciani

Nel romanzo incompiuto *Alabarde, Alabarde*, José Saramago investe l'impiegato delle Produzioni Bellona S.A, Artuz Paz Semedo, del compito di indagare le vendite di armi della sua azienda ai fascisti nella seconda guerra mondiale sulla spinta di un libro, *La Speranza* di André Malraux. Lì, seppur così non è, Saramago

era convinto di aver letto di un boicottaggio di bombe durante la guerra civile spagnola. Bombe che non esplodevano, caso immaginato di una particolare forma di sciopero: il lavoratore sabotò il suo lavoro come strumento di lotta al fascismo e alla guerra.

Lo scorso 20 maggio nel porto di Genova un vero sciopero ha impedito alla nave saudita Bahri Yanbu

di caricare i generatori elettrici dell'italiana Teknel, compagnia che (da "neofita" del commercio con Riyadh) nel 2018 si è aggiudicata oltre la metà delle licenze militari autorizzate dallo Stato italiano verso l'Arabia Saudita: 7.829.780 euro per 18 generatori per altrettanti shelter militari. Strumenti di guerra: gli shelter sono comandi mobili da cui si guidano droni, ordinano raid aerei, si gestisce la comunicazione interna all'esercito.

La rivolta dei camalli genovesi ha costretto la Bahri Yanbu a ripartire senza carico. Era successo lo stesso a Le Havre: la mobilitazione dei portuali, con il sostegno di pacifisti e Ong, aveva impedito il carico di otto cannoni Caesar della Nexter.

I camalli, assieme a sindacati e Ong italiane, chiedevano l'ispezione del cargo convinti che a bordo ci fossero già armi, caricate a inizio aprile a Sunny Point (uno dei più grandi terminal militari del mondo, gestito dalla Marina Usa) e più tardi ad Anversa. Come racconta un portuale della Compagnia unica dei camalli, che preferisce restare anonimo, «da 4-5 anni Genova è uno degli scali di riferimento del commercio di armi».

«Per noi non voleva essere solo una forma di contrasto al mercato delle armi ma alla guerra in generale

- ci spiega -. Lo striscione con cui abbiamo bloccato il porto diceva "no ai traffici d'armi in porto, guerra alla guerra". Più che un sentimento pacifista, si tratta di una tensione internazionalista e antimilitarista. Non distinguiamo tra guerre e operazioni di polizia internazionale, o missioni di pace».

«Era già stato tema di discussione tra i portuali: alcuni avevano già denunciato in sede sindacale, altri si erano rifiutati di lavorare su queste navi ma non si era mai arrivati a qualcosa di così massivo. Nel porto di Genova una sensibilità internazionalista è presente: si è in contatto con lavoratori di altri Paesi con cui si condividono condizioni simili, è un elemento che produce un'idea di fratellanza. In questa occasione questa sensibilità ha trovato coraggio e spazi. Si è vinto il senso di impotenza».

Una vittoria possibile grazie allo sciopero e all'unione tra organizzazioni, movimenti di base e lavoratori. La situazione si è ripresentata poco dopo.

Uno dei cargo gemelli della Yanbu, il Bahri Tabuk, è attraccato a Cagliari il 31 maggio: in Sardegna, a Domusnovas, ha sede la filiale italiana della tedesca Rheinmetall, Rwm Italia. Le bombe qui prodotte sono vendute ai sauditi che - dimostrano inchieste corredate di foto inequivocabili - sono state usate in Yemen contro i civili.

A Cagliari, (si stima) 40 container da 30 tonnellate l'uno - denuncia Rete disarmo, presente sul posto - sono stati caricati da camion di aziende private, bypassando le procedure del porto. Bypassando i portuali, quindi, pronti allo sciopero: «I nostri porti continuano a essere meta di navi del gruppo Bahri per i rifornimenti bellici ai sauditi - ha detto il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo -. A Cagliari è stato nascosto, per agire indisturbati, l'arrivo della nave».

Sui container erano visibili, aggiunge Rete disarmo, «evidenti segni di riconoscimento di materiale esplosivo». Il via vai è continuo, la compagnia Bahri non è una ditta qualsiasi. È la più grande flotta saudita, fondata nel 1978 con regio decreto, e i suoi cargo - 225 metri di lunghezza - fanno la spola dall'Arabia Saudita agli Stati Uniti e al Canada, passando per i porti europei: ogni due settimane una

delle navi della compagnia transita per i mari italiani. In alcuni casi, durante le manovre di carico e scarico, i portuali sono riusciti a fotografare cosa conteneva. Le ultime immagini risalgono a febbraio: veicoli blindati, cingolati, strumentazioni militari made in Usa. Ma prodotti anche in Italia, grazie alle licenze accordate dai vari governi negli ultimi anni. Tra le compagnie più in vista c'è proprio Rwm Italia, nel Sulcis: «Si deve partire da un principio: quello che si sta facendo non è giusto, produrre bombe non fa bene al territorio, a quello di partenza come a quello di arrivo - spiega a *Left* Cinzia Guaita del Comitato per la riconversione della Rwm -. Nel 2001 quando ci fu la prima riconversione, dal civile al bellico, l'ad della Sei (così si chiamava allora) la presentò come necessaria a salvare 30 posti di lavoro. Un elemento che ritroviamo a distanza di anni: non si può chiudere la fabbrica, dicono, perché si perderebbero 300 posti di lavoro. Ma si badi bene: sono un centinaio gli operai

Più che un sentimento pacifista, si tratta di un impegno internazionalista



e impiegati, gli altri sono interinali».

«In Sulcis - prosegue l'attivista - c'è disoccupazione, ma proprio il lavoro deve essere il punto di partenza della riconversione: condizioni di lavoro differenti, un lavoro che generi vita. E le alternative ci sono, portate avanti da diverse associazioni di base: attività di sviluppo sostenibile, come le bonifiche delle miniere che darebbero lavoro a tantissimi e, appunto, la riconversione della Rwm. Ma i proprietari, nell'ultima assemblea dei soci a maggio a Berlino, hanno detto che devono onorare l'impegno con l'Arabia Saudita. Questo perché il governo italiano, due anni fa, ha dato un enorme numero di autorizzazioni all'export di bombe. C'è da lavorare a pieno ritmo per anni: lavorano già 24 ore al giorno 7 su 7 e la fabbrica si sta ampliando».

Ora si è in attesa della sentenza del Tar, il 19 giugno, su un ricorso contro l'ampliamento e il mancato rispetto di una serie di norme. Ma gli ostacoli ci sono, politici e culturali: «Abbiamo più di 5mila disoccupati

nel Sulcis - spiega Guaita - non sono 100 lavoratori a fare la differenza. Prima di iniziare questo percorso, abbiamo scritto una lettera agli operai perché si unissero a noi, ma è difficile: per contratto non possono parlare dell'azienda e al loro interno ci sono sensibilità diverse, c'è chi è fiero di lavorare per la difesa e chi è in crisi di coscienza ma non ha la forza di opporsi mancando un'alternativa lavorativa. Il tutto sullo sfondo di un passato di aziende e multinazionali che sono andate via lasciando disastri ambientali e culturali. Gli operai della Rwm sono l'ultimo

anello della catena, queste scelte non vengono da loro e sarebbe ingiusto prendersela con i lavoratori».

Scelte che si traducono nell'export di armi ai sauditi e con buona probabilità usate nella guerra allo Yemen. Iniziata quattro anni fa ha già provocato 60mila morti in raid e scontri armati, bilancio che non tiene conto delle decine di migliaia di morti per fame e malattie. Eppure il mercato globale delle armi resta fiorente, soprattutto verso un Medio

L'attivista Guaita: «Gli operai della Rwm sono gli ultimi anelli della catena»



A lato, il porto di Genova. Sopra, la nave cargo saudita Bahri Yambu a Genova, 20 maggio 2019.

A destra, un gruppo di pacifisti manifesta con uno striscione a favore dei migranti durante la protesta contro la nave Bahri Yanbu a Genova, 20 maggio 2019. Un altro striscione con "Benvenuti" è appeso sulla lanterna al porto (in apertura)



Oriente devastato da decenni di guerre.

Un continuum che inizia con la prima guerra del Golfo, a cui risposero anche i lavoratori italiani. A gennaio 1991 scioperi e manifestazioni spontanee attraversarono il Paese; il 15 gennaio Cgil, Cisl e Uil indissero una fermata simbolica delle fabbriche, a cui parteciparono gli operai della Fiat. Il giorno dopo seguirono i metalmeccanici di Milano, nei giorni successivi altre città.

Pochi anni dopo un'altra guerra colpirà l'immaginario italiano: la guerra Nato in Kosovo. «La questione fu molto dibattuta nel sindacato, ai raid partecipò il governo D'Alema - ci racconta Alessandra Mecozzi, allora responsabile dell'Ufficio internazionale della Fiom -. Nel 1999 uscì un comunicato di Cgil, Cisl e Uil in cui si definiva la guerra una "contingente necessità" (revocarono lo sciopero indetto dai trasporti, ndr). Io feci una nota di protesta e ne parlai con il segretario della Fiom Claudio Sabattini che aveva la mia stessa idea: la Fiom prese una posizione ufficiale contro la guerra, in contrasto con le segreterie nazionali, e aderì alla manifestazione nazionale di Roma del 3 aprile 1999».

«Alcune fabbriche fecero delle fermate, ma non fu proclamato uno sciopero: si preferì fare assemblee nelle fabbriche con i pacifisti - ricorda Mecozzi -. Nel 2003 fu diverso: manifestazioni e scioperi contro la seconda guerra del Golfo, all'Iraq, partirono dopo il Social forum europeo di Firenze, nel novembre 2002, che lanciò mobilitazioni globali contro l'invasione Usa, ormai imminente».

Il 20 marzo 2003, inizio dell'offensiva contro Baghdad, Cgil, Cisl e Uil e autonomi proclamarono lo sciopero generale: settore pubblico, trasporti, metalmeccanici aderirono alla serrata, con uffici, fabbriche e porti chiusi, dalla Mirafiori ai cantieri navali di Ancona, dalla Piaggio alla Fiat di Pomigliano d'Arco. Braccia incrociate contro la **guerra**.