



USB - Area Stampa

La guerra passa dai nostri porti: il ruolo del porto di Piombino nel conflitto e lo sciopero internazionale del 30 ottobre



Nazionale, 22/09/2026

Abbiamo riempito l'Arabia Saudita di armi. E oggi ci chiediamo perché la guerra arrivi fin dentro i nostri confini.

Da circa un anno i carichi di armi, mezzi militari ed esplosivi movimentati attraverso il porto di Piombino sono aumentati in maniera significativa. Quello che per molto tempo è apparso come un fenomeno episodico si è progressivamente trasformato in una presenza ricorrente. Tra la fine di marzo e i primi giorni di aprile 2026, nel pieno dell'escalation militare tra Stati Uniti, Israele e Iran e del coinvolgimento dei Paesi della regione, la nave Capucine, utilizzata dal Ministero della Difesa italiano, arriva nel porto toscano. Grazie a una segnalazione veniamo a conoscenza del possibile carico e, soprattutto, della destinazione: il porto di Gedda, in Arabia Saudita. Una destinazione che, per quella nave, rappresentava una novità.

Mentre arrivavano le consuete rassicurazioni da parte di alcuni esponenti vicini ad ambienti militari e imprenditoriali — «sono armi italiane che servono soltanto per semplici esercitazioni» — l'Unione Sindacale di Base decide di rivolgersi immediatamente alle autorità competenti e invia un esposto urgente alla Procura della Repubblica di Livorno, alla Capitaneria di Porto, all'Agenzia delle Dogane, alla Guardia di Finanza e all'Autorità di Sistema Portuale.

Nell'esposto USB segnalava che la Capucine, battente bandiera maltese, sarebbe entrata

nel porto di Piombino per effettuare il carico di:

cartucce;

detonatori;

bombole di azoto;

batterie;

TNT (tritolo).

La destinazione indicata era il porto di Gedda, in Arabia Saudita.

Nell'esposto USB evidenziava inoltre come l'Arabia Saudita fosse direttamente coinvolta nello scenario di conflitto e come non risultasse, sulla base delle informazioni disponibili in quel momento, la presenza di un contingente militare italiano nel Paese tale da giustificare quel tipo di trasferimento.

Da qui nasceva un interrogativo preciso: quel materiale era destinato realmente a esigenze delle forze armate italiane oppure era diretto verso altri apparati militari impegnati nello scenario mediorientale? Non era un interrogativo teorico.

Come Unione Sindacale di Base proclamammo lo sciopero nel porto di Piombino in concomitanza con le operazioni di carico e partecipammo al presidio delle Donne in Nero, uno dei pochi soggetti che, insieme al sindacato, ha continuato a denunciare pubblicamente il traffico di armi nello scalo piombinese. Alla fine la Capucine caricò il materiale e partì verso l'Arabia Saudita.

E proprio nei giorni in cui la nave arrivava a Gedda, la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni si recava a sua volta nella città saudita, dove incontrava il primo ministro Mohammed bin Salman.

Di fronte a quella vicenda, nessuno degli enti preposti ritenne necessario, almeno pubblicamente, aprire un'indagine o fornire chiarimenti.

Da un episodio a una rotta. Quello che accadde con la Capucine non rimase un episodio isolato.

Da marzo in poi sono stati diversi i carichi di materiale bellico partiti da Piombino verso il Medio Oriente, con il coinvolgimento sia della Capucine sia della nave gemella Severine. Una dinamica documentata anche dall'inchiesta della giornalista Linda Maggiori, che ha ricostruito le rotte e la crescente frequenza degli scali delle due navi. Nel frattempo, però, le informazioni sono diventate sempre più difficili da ottenere.

Le navi hanno iniziato in diversi casi a rendere più difficile il loro tracciamento attraverso lo spegnimento dei transponder. Alcuni passaggi sono stati segnalati davanti alle coste israeliane, prima della prosecuzione della navigazione verso il Canale di Suez, o nella direzione opposta.

L'Agenzia delle Dogane, inoltre, non ha fornito le informazioni richieste sui carichi e sulle destinazioni.

Un fatto che assume un peso particolare se letto alla luce di quanto messo nero su bianco dall'Avvocatura dello Stato nel contesto del ricorso al TAR di Bologna e della successiva udienza presso il Consiglio di Stato promosso da Linda Maggiori: «nell'attuale contesto storico politico, in cui, come è a tutti noto, è in corso una guerra mondiale “a pezzi” ed “ibrida” che coinvolge, tra gli altri, anche l'Italia». Non stiamo dunque parlando di un problema astratto.

Stiamo parlando di porti italiani, di navi che trasportano materiale militare, di rotte internazionali e di un Paese che dichiara di non essere parte dei conflitti ma che, allo stesso tempo, è sempre più inserito nei meccanismi logistici che consentono alla macchina bellica di funzionare.

L'ultimo carico della Severine è avvenuto poche settimane fa. L'inchiesta di Linda Maggiori ha documentato proprio nel 2026 la crescente frequenza degli scali delle due navi a Piombino e la presenza di materiale bellico nello scalo toscano. I porti non sono neutrali quando trasportano la guerra. È proprio da qui che dobbiamo partire.

Mentre il nostro Paese aumenta il proprio coinvolgimento nello scenario bellico e mentre il riarmo diventa una delle priorità dichiarate dei governi europei, i lavoratori portuali di Europa e Mediterraneo hanno deciso di rispondere con una mobilitazione internazionale.

Il 30 ottobre sarà la seconda grande giornata internazionale di lotta dei portuali contro la guerra, il riarmo e la militarizzazione dei porti.

La mobilitazione coinvolgerà organizzazioni sindacali di Francia, Grecia, Paesi Baschi, Turchia, Marocco e Italia e rappresenterà lavoratori di oltre 40 porti del Mediterraneo e dell'Europa. A questa rete si è aggiunta anche ORSA Porti di Gioia Tauro.

Non è una semplice giornata di testimonianza. È una mobilitazione che nasce dalla consapevolezza che i porti rappresentano uno dei nodi fondamentali attraverso cui passano le merci, le risorse e anche gli strumenti della guerra. Per questo i lavoratori portuali rivendicano che i porti non vengano utilizzati per il trasporto di armi, munizioni, mezzi militari e truppe destinati ai teatri di guerra. E rivendicano che le risorse pubbliche siano destinate ai bisogni sociali, ai salari, alle pensioni, ai servizi pubblici e al lavoro, anziché essere assorbite dai programmi di riarmo.

In Italia l'Unione Sindacale di Base è tra i promotori di questa giornata internazionale, insieme ad ORSA Porti di Gioia Tauro.

Non basta denunciare. Bisogna fermare il meccanismo. Da troppo tempo la guerra viene raccontata come qualcosa che accade lontano. Ma la guerra passa dai nostri porti. Passa dalle navi. Passa dai lavoratori chiamati a movimentare quelle merci. Passa dalle infrastrutture civili trasformate progressivamente in snodi logistici della macchina militare. E passa anche dalle conseguenze economiche che ricadono sulla popolazione: dall'aumento delle spese militari alla sottrazione di risorse ai servizi pubblici, fino all'aumento dei costi dell'energia, dei beni essenziali e soprattutto della benzina

Per questo non possono bastare i comunicati di denuncia. Non possono bastare le dichiarazioni di principio. La mobilitazione del 30 ottobre nasce dalla volontà di intervenire concretamente su uno dei meccanismi che alimentano la guerra: la sua logistica. I lavoratori non vogliono essere considerati semplicemente una parte neutrale della catena ma dicono no alla movimentazione di materiale destinato ai conflitti. Vogliono poter esercitare il diritto all'obiezione di coscienza quando il proprio lavoro viene utilizzato per alimentare una guerra. Vogliono che i porti rimangano luoghi di lavoro e non diventino basi operative della militarizzazione.

È una posizione che comporta anche dei rischi. Significa, per un lavoratore, esporsi alle pressioni delle aziende, a possibili conseguenze disciplinari e al rischio di perdere il proprio posto di lavoro.

Per questo il 30 ottobre non sarà soltanto una giornata contro la guerra. Sarà soltanto la prima tappa di un percorso che dovrà portarci nuovamente in piazza, in massa, per fermare tutto ancora una volta. Una nuova stagione di scioperi, mobilitazioni e di conflitto.