

«Queremos que cada trabajador sea libre de decidir si quiere o no participar en el transporte de armas»

Posted on 11 de septiembre de 2025 by Stefano Serretta

Esta es una versión de la entrevista publicada originalmente en [Machina-DeriveAproddi](#) que ha sido resumida y editada para adaptar su contenido al contexto español. Si te parece interesante, considera contribuir [suscribiéndote](#) a nuestro proyecto. Traducción Pablo Oliveros.

José Nivoi se ha embarcado en la *Global Sumud Flotilla* que partió desde Génova con la intención de romper el bloqueo naval impuesto por Israel a Gaza, y de establecer un corredor humanitario. «Si perdemos el contacto con nuestros barcos o con nuestros compañeros y compañeras aunque solo sea veinte minutos, bloquearemos Europa». Estas fueron las palabras de los estibadores del Collettivo Autonomo dei Lavoratori Portuali (CALP) del Sindicato de base USB que resonaron poderosas en la noche de la partida de la *Global Sumud Flotilla* desde Génova. El mensaje era claro: la ayuda humanitaria debe llegar a Gaza y nadie debe atreverse a tocar la flotilla, a pesar de las amenazas del ministro de Seguridad Nacional israelí, de lo contrario «ni un clavo partirá más de nuestros puertos».

El CALP tiene una importante experiencia de organización de los trabajadores portuarios de Europa y el Mediterráneo en su compromiso por no participar del transporte de armas. Este colectivo nació en el puerto de Génova en 2011, donde un grupo de estibadores decidió organizarse de forma autónoma: al principio formaban parte del sindicato mayoritario en los puertos (Filt-CGIL), pero con el tiempo se apartaron para unirse a la [Unione Sindicale de Base](#). El CALP representa una derivación militante dentro del sindicalismo portuario italiano: no solo pelea por mejores condiciones de trabajo, sino que también se inscribe en una lucha internacionalista contra la guerra y la explotación.

Desde el 2014 trata de frenar el tráfico de armas que hace escala en el puerto de Génova, al mismo tiempo que construyen una red de solidaridad internacional que una a los estibadores italianos y europeos en esta lucha. En el año 2019, este colectivo protagonizó el bloqueo de la nave saudita *Bahri Yambu* que estaba cargada de armas que iban a ser utilizadas en la guerra de Yemen. En la actualidad, el colectivo ha tratado de responder de forma activa a los llamamientos en ayuda del pueblo palestino. En la misión de la *Global Sumud Flotilla*, el sindicato ha tenido un papel fundamental, sobretudo en lo que respecta a la preparación y la organización logística de los barcos.

Stefano Serretta: Un comunicado de vuestro sindicato del 31 de julio dice celebra «otra victoria significativa en la lucha contra el tráfico de armas en los puertos italianos.» ¿Cómo se llega a un resultado de este tipo?

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

Josè Nivoi: Invitamos a participar en esta iniciativa a trabajadores de Tánger, de puertos griegos, franceses, suecos, marroquíes y turcos, así como a representantes del European Dockworkers Council (EDC) [organización sindical europea de trabajadores portuarios].

Es la primera vez que debido a una huelga una compañía marítima que tiene un peso enorme da media vuelta y devuelve los contenedores

Todo comienza con la movilización de los griegos de hace dos semanas, cuando se les comunica que dentro de ese barco había tres contenedores dirigidos a Israel. Mediante movilización y huelga consiguen no descargarlos, e inmediatamente después el barco parte en dirección a La Spezia. En ese momento el ENEDEP, que es el sindicato con el que hemos construido la coordinación internacional, nos comunica la llegada a La Spezia y Génova de este barco. Entonces lanzamos un aviso diciendo que si dichos contenedores eran descargados, iríamos a la huelga. El 25, que era el día en el que hipotéticamente el barco debía atracar en La Spezia, hicimos una concentración frente al Ayuntamiento de Génova. Llegados a ese punto sacamos el comunicado y convocamos la huelga, cuando dos días más tarde *Shipping Italy*, una revista especializada en el sector, publica un artículo en donde dice que la compañía Cosco llevará a Singapur esos tres contenedores.

Conviene señalar que es la primera vez que debido a una huelga una compañía marítima que tiene un peso enorme da media vuelta y devuelve los contenedores, debido a un conflicto puramente político-sindical.

Esto crea un precedente importante, además de suponer una bonita victoria

Esta acción demuestra que si los trabajadores están unidos también pueden condicionar el tráfico marítimo

Sienta un precedente enorme, porque significa que con la lucha, con el uso de la huelga puedes ser realmente determinante. Demuestra que si los trabajadores están unidos también pueden condicionar el tráfico marítimo. En la lógica de quien comercia, puede querer decir que por esos tres contenedores de armamento, no lleguen sesenta de Amazon o un cargamento de medicamentos urgentes. Crea un precedente muy importante respecto a las reglas de embarque en estos barcos: ¿hasta dónde están dispuestos a arriesgar todo el cargamento de la nave por tres contenedores destinados a escenarios de guerra? Para ellos es un cálculo económico. Lo mismo ocurrió en el conflicto con el buque saudí Bahri. La estrategia consiste en que, si en lugar de declarar la huelga en un solo muelle se hace un llamamiento a todo el puerto, se logra paralizar el conjunto de la economía durante 24 horas, afectando a todos, incluso a aquellos barcos que no transportan armas.

En este contexto, ¿cómo encaja la reconversión del dique exterior de Génova? [La Nueva Diga Foranea se refiere a un macroproyecto de modernización del puerto actualmente en marcha]

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

La cuestión del dique exterior será nuestra nueva batalla además de la del tráfico de armas, porque existe el compromiso por parte de la Región y del Estado de destinar parte de los fondos del programa ReArm Europe a este nuevo dique, que se convertirá en una infraestructura de doble uso, permitiendo el desembarco en Génova de tropas de intervención rápida de la OTAN y el atraque de portaaviones militares de la Alianza en caso de un conflicto directo en Europa. Esto pone en riesgo no solo a quienes viven en Sampierdarena [el barrio cercano al puerto], sino que convierte a toda Génova en un objetivo militar sensible, para ser claros.

En Hamburgo están construyendo zonas sometidas a una legislación excepcional en el interior del puerto que estarán dedicadas al estacionamiento de arsenales militares

Este proyecto se enmarca dentro del famoso paquete de 800.000 millones de euros para infraestructuras de la OTAN a nivel europeo. En Hamburgo, por ejemplo, ya están construyendo zonas sometidas a una legislación excepcional en el interior del puerto y que estarán dedicadas al estacionamiento de arsenales militares de la OTAN y de Estados Unidos. Esto es una anomalía, dado que bases militares ya existen. El hecho de que exista un planteamiento de este tipo a escala europea es especialmente preocupante.

En cuanto a Génova, el dique exterior hoy arrastra problemas de financiación —estamos hablando de un coste de 1.300 millones de euros—. Y para poder recibir nuevos recursos, su uso debe abrirse también a actividades militares. El proyecto, actualmente en fase de planificación, dice abiertamente que servirá a las tropas de desembarco de intervención rápida de la OTAN, es decir, a aquellas que llegan para atacar. Por lo tanto, no tiene sentido hablar de operaciones con un sentido defensivo: sino que se trata de operaciones bélicas en toda regla. Se empieza con las infraestructuras y se acaba en guerra. Un segundo elemento que confirma esta interpretación es la referencia al atraque de portaaviones, que igualmente son considerados buques de combate.

En junio en Francia, los estibadores de Marsella-Fos también lograron detener un cargamento de armas con destino a Haifa (Israel). Después en Génova, vosotros organizásteis un nuevo bloqueo, al que siguió Livorno, mientras que, al otro lado del Mediterráneo, se hicieron oír las voces de los portuarios de Tánger, que protestaron a pesar de la represión. Estas acciones parecen demostrar que los trabajadores pueden tener algo que decir sobre lo que ocurre en el contexto global. ¿Cómo sucedió?

Fue una convocatoria abierta a la sociedad civil, la segunda vez que sucedía algo así en la historia de la estiba italiana

Salió bien, otro capítulo más en el largo recorrido antimilitarista que estamos llevando adelante. La primera comunicación sobre el paso de un barco de la compañía israelí ZIM nos llegó de los portuarios franceses de Marseille-Fos, que el 5 de junio se negaron a cargar armas a bordo y lograron impedir el

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

embarque de catorce toneladas de material bélico destinado a Israel, principalmente municiones. Los marseleses se expresaron con un comunicado y con una acción concreta, destinada a obstaculizar la maquinaria de producción bélica. En ese momento, el barco de ZIM zarpó con la intención de hacer escala en nuestro puerto, donde los del CALP organizamos otro bloqueo, la mañana del 7 de junio, para evitar que las armas llegaran desde Francia en contenedores transportados por tierra, y entramos en el puerto en una manifestación de unas 350 personas, entre activistas y trabajadores. Fue una convocatoria abierta a la sociedad civil, la segunda vez que sucedía algo así en la historia de la estiba italiana, siempre aquí en Génova. Nos movilizamos para comprobar que el barco de ZIM estuviera efectivamente vacío y que no intentaran cargar el armamento. Finalmente no pudieron hacerlo y el barco partió sin su carga. Ahora estamos organizando otros dos bloqueos: uno en Salerno y otro en Sicilia. La coordinación internacional está funcionando.

En Italia hay aproximadamente 13.000 portuarios y estas pocas personas tienen una fuerza inmensa

El gobierno alemán ha admitido haber exportado armas a Israel por un valor de al menos 550 millones de dólares. Desde el inicio de la ofensiva israelí en Gaza, Estados Unidos ha suministrado más de 90.000 toneladas de armas y equipos, entregados gracias a un imponente esfuerzo logístico que ha involucrado también a 140 buques de transporte. Estos datos demuestran lo importantes que son los puertos para la cadena de suministro de armas. ¿Cómo está avanzando la construcción de vuestra red de solidaridad internacional?

Para llegar a este momento hubo toda una serie de pasos, más o menos informales, con los portuarios turcos, de Tánger y alemanes. En febrero organizamos la primera asamblea de coordinación internacional de puertos partiendo de las dinámicas de nuestro trabajo: automatización, inteligencia artificial, cuestión ambiental, el ataque del capital al mundo del trabajo portuario. Por parte de los grandes armadores a nivel global está en marcha un intento de minar la fuerte palanca en manos de los trabajadores portuarios. En Italia hay aproximadamente 13.000 portuarios y estas pocas personas tienen una fuerza inmensa. Una contradicción absurda, realmente un poco atípica. Obviamente ocurre lo mismo también en otros países pero de modo diferente. En Grecia hay un único puerto de relevancia estratégica internacional, el del Pireo, como están Amberes para Bélgica o Hamburgo para Alemania, mientras que en Italia el interés nacional está extendido a lo largo de todo el territorio: en Génova, Trieste, Livorno, Civitavecchia hay... [varios puertos importantes.]

Estamos cuestionando las implicaciones del uso de puertos civiles en este negocio del tráfico de armamento.

Partiendo de este análisis se tomó la decisión de crear una plataforma a escala italiana pero también griega, turca, chipriota y de todo aquel que quisiera acercarse a la cuestión antimilitarista. Algo que hemos notado en el último año (a partir de la sensibilización con la cuestión palestina) es que se ha comenzado a sistematizar el problema del tráfico de armas, con lo cual hemos podido empezar a

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

cuestionar las implicaciones del uso de puertos civiles en este negocio del tráfico de armamento. Por ello se decidió dar vida a un órgano de coordinación internacional, sobre todo después de que se hayan producido otras movilizaciones en la estela a las del puerto de Génova. En Atenas se han desarrollado dos importantes bloqueos a la actividad de la compañía MSC y en Barcelona desde el puerto se han lanzado toda una serie de declaraciones importantes (sin embargo, conviene señalar que el Gobierno español está bastante escorado hacia una postura crítica con Israel, por lo cual, hasta el sindicato de concertación más moderado sabe que puede aplicar el antimilitarismo con cierta tranquilidad). En Tánger se han producido boicots contra buques que transportan armas a Israel. Y en Turquía también se han producido movilizaciones. Gracias a nuestros contactos fuimos capaces de avisar a los estibadores del puerto de Estambul sobre el Catherine, un barco con bandera portuguesa que transportaba gas RDX, un tipo específico de gas que es utilizado en los misiles israelíes. El destino de este barco era el puerto israelí de Ashdod.

Tras una serie de comunicaciones entre nosotros, los alemanes y los malteses, Portugal decide retirar su bandera de navegación, por lo cual dicha nave no puede llegar a atracar hasta que otro estado reconozca esa nave como suya. Debido a este problema la nave quedó fondeada en Malta diez días hasta que recibe una bandera de navegación alemana para completar la carga en Malta y seguir la ruta hacia Israel. Entonces se produce la primera acción de los turcos, que toman literalmente el barco por asalto, con gente que incluso arriesgó su vida cayendo de la nave en movimiento cuando las hélices del motor aún estaban en funcionamiento. Por ello, también hemos invitado a la estiba turca a participar en esta coordinadora internacional.

¿Entonces, el diálogo y las discusiones que habéis estado llevando a cabo durante los últimos dos años han conducido al escenario actual? ¿Existe una mayor conciencia sobre la problemática bélica?

Desde luego, convencer y hacer entrar en razón a franceses, alemanes, italianos, griegos, marroquíes y turcos no ha sido nada fácil, porque cada uno de nosotros tenemos nuestras propias sensibilidades políticas y sindicales, además de leyes estatales diferentes, que de una forma u otra tienden a limitar el uso de la huelga. Así que esto ya debería considerarse un logro.

En Italia el 20 de Junio lanzamos una huelga general contra la política de rearme europeo y contra la financiarización de la industria bélica por parte de nuestros gobiernos. Esos 80.000 millones de euros vienen de los presupuestos públicos de todos los ciudadanos. Cuando se habla de aumento del gasto militar hasta el 2 % del PIB se está hablando de recortar la sanidad pública, la educación, etc.

Cuando se habla de aumento del gasto militar hasta el 2% del PIB se está hablando de recortar la sanidad pública, la educación

También estamos estudiando la manera de proteger a los obreros en casos de objeción de conciencia directa. Me explico... Si voy al tajo y me encuentro con un cargamento de armas y no quiero hacer ese tipo de curro porque no quiero ser cómplice ¿me encuentro protegido? En términos de la Constitución Italiana sí, ya que uno puede apelar al Artículo 11 de la constitución: («Italia repudia la guerra como instrumento de ofensa a la libertad de los demás pueblos y como medio de resolución de las controversias internacionales») y a la ley 185/90, que prohíbe el tránsito de armas.

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

Queremos que cada trabajador sea libre de decidir si quiere o no cargar armas

De este modo hemos consultado con abogados para comprender cómo evitar las sentencias que obligan al trabajador a llevar a cabo una serie de tareas, ya que legalmente no podría negarse porque estaría atentando contra la lógica del libre mercado, aunque bajo el paraguas de la huelga sí se encontraría protegido. Queremos que cada trabajador sea libre de decidir si quiere o no cargar armas, lo cual puede no ser tan incisivo como herramienta de lucha como una huelga, pero se trata de otra arma que se puede utilizar en contra de las lógicas belicistas. Hasta ahora, los estibadores hemos actuado amparados por la convocatoria de huelga o bien nos hemos retirado de turnos específicos. Sin embargo, la herramienta de la objeción de conciencia también puede ser útil para un trabajador de una fábrica reconvertida: alguien que antes producía lavadoras y ahora se ve obligado a fabricar balas, aunque no desee participar en la producción de objetos destinados a matar.

¿Hasta qué punto se puede llegar para evitar ser despedido? Porque así es como nosotros concebimos esto: se trata de una herramienta de desobediencia importante. Creo que la huelga podría utilizarse tanto en fábricas, como universidades y escuelas y además existen ejemplos en esa dirección.

Conflictos como el que estáis desarrollando parecen llamar la atención de la opinión pública en unas claves más generalistas sobre los problemas subyacentes a la economía de guerra...

Bajo otras circunstancias que no fueran estas, probablemente nunca habiéramos podido hablar con los [compañeros] alemanes de algo así. Te lo digo porque yo me di cuenta de esto en 2019, cuando comencé a discutir con ellos sobre el proceso de pauperización que también están experimentando allí. Cogamos el ejemplo de la Volkswagen, que está inmersa en un proceso de reconversión militar de su producción. Eso ya de por sí debería ser una señal. ¿Cómo se sostiene una economía en una situación de guerra total? Pues se realiza un proceso de reconversión de sectores enteros para garantizar, ante todo, los ingresos económicos.

Si uno observa el mercado automovilístico verá que se encuentra totalmente en recesión, mientras que la industria bélica se encuentra en pleno auge. Cuando empezamos a discutir esta problemática con los [compañeros] alemanes nos tomaban por ingenuos. Hoy, el hecho de que Alemania sea uno de los países en primera línea contra Trump y Rusia, que apoya al mismo tiempo tanto a Israel como a Ucrania, que apuesta por el rearme, unido a la cuestión del empobrecimiento, ha hecho que empiece a calar el razonamiento que ya hacíamos hace unos años.

Cuando empezamos este camino nos tomaban por locos, pero hoy el antimilitarismo es uno de los temas que ha conseguido ocupar el centro de atención

Es un proceso complicado y hacen falta tiempos objetivos para entender lo que está ocurriendo; es un poco como lo que nos pasó a nosotros: cuando comenzamos este camino nos tomaban por locos, pero

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

hoy el antimilitarismo es uno de los temas que ocupa el centro de atención de todos. Ese es el tiempo al que me refiero: el tiempo de cultivar la sensibilidad de cada uno de nosotros. Lo importante es que lleguemos juntos y sigamos adelante juntos. Esa comunidad europea representa a lobbies militaristas y económicos, pero mientras no deje de poner en el centro la ganancia, no avanzará.



Si deseas contribuir, puedes suscribirte en <https://zonaestrategia.net/suscribete/> ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!