

Il coinvolgimento della MSC nella logistica di guerra e nel genocidio in Palestina

*a cura di BDS Italia e BDS Salerno
agosto 2025*

Mediterranean Shipping Company S.A., meglio nota con la sigla MSC, oggi è la prima compagnia di gestione di linee cargo a livello mondiale. MSC dispone di 900 navi portacontainer. Movimenta annualmente 27 milioni di TEU (stima), ha più di 200.000 dipendenti, 675 uffici nel mondo, trasporta merci su 300 rotte con 520 porti di scalo in 155 paesi.

[nota <https://www.msc.com/it/about-us>].

Secondo i dati più recenti, MSC con una flotta dalla capacità di 6.716.575 TEU, gestisce il 20,6% del mercato mondiale, seguito dalla Maersk con il 14,1%. [nota <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>]

La MSC fu fondata nel 1970 a Napoli come compagnia privata dall'armatore Gianluigi Aponte, quando comprò la sua prima nave. L'armatore di Sant'Agnesello iniziò così a commerciare con l'Africa vari tipi di merci.

[nota https://it.wikipedia.org/wiki/Mediterranean_Shipping_Company]

Come premessa, è importante evidenziare come la gran parte del commercio, traffico e trasferimento di materiale bellico a livello mondiale (circa l'80%) avviene via mare. Come scrive l'IPIS (International Peace Information Service)¹, un istituto di ricerca indipendente, "Il trasporto marittimo è la principale modalità utilizzata per il trasporto internazionale di armi convenzionali. Le navi che trasportano tipicamente carichi militari sono le navi "general cargo" (incluse le navi roll-on roll-off 'ro/ro' e le navi porta-veicoli) e le navi portacontainer. Le navi più richieste per equipaggiamenti militari pesanti (camion, rimorchi, veicoli blindati e cingolati, sistemi d'arma montati su mezzi mobili) sono le navi ro/ro, che consentono ai veicoli a ruote di salire e scendere direttamente dalla nave. Le navi portacontainer sono le navi più richieste per le spedizioni di routine di equipaggiamento militare. Queste navi rappresentano il segmento più avanzato del settore del trasporto marittimo, solitamente gestite con servizi di linea da importanti compagnie marittime, in grado di sostenere gli elevati costi di manutenzione. Le navi multiuso rappresentano il segmento più flessibile del settore e includono una varietà di navi di piccole e grandi dimensioni, utilizzate sia nel trasporto merci con navi da carico leggero che nel mercato del noleggio. Le navi per merci

¹ L'IPIS (International Peace Information Service) riporta questa informazione a cura di Peter Danssaert, sulla base del lavoro 'Fatal Freight' di Sergio Finardi

generiche/multiuso includono anche navi specializzate nel trasporto di carichi pericolosi (adattate al trasporto di merci di Classe IMO 1 come esplosivi e munizioni, gas lacrimogeni, polveri fumogene, fosforo bianco, ecc.), ampiamente utilizzate dall'industria militare, chimica e dei materiali fissili. Anche le navi cisterna svolgono un ruolo importante come fornitrici di prodotti energetici (in particolare carburante per aerei e diesel). Le consegne regolari sono indispensabili per mantenere operative le forze armate. Oggigiorno, i mercati dei trasporti sono organizzati in base alla specializzazione (sia per rotte che per mezzi di trasporto), quindi l'esternalizzazione da parte dei governi dei servizi logistici della difesa per il trasporto internazionale si è limitata a due opzioni principali: noleggiare navi (solitamente con i relativi equipaggi) per un periodo di tempo limitato oppure un'agenzia di difesa dispone di uno spazio garantito su navi gestite da vettori commerciali con una rete globale di rotte.

[nota https://ipisresearch.be/wp-content/uploads/2017/06/170607_Fatal-Freight.pdf]

Inoltre, nel caso specifico di Israele, il commercio marittimo ha un ruolo indispensabile: "secondo la Israel Ports Company, il trasporto marittimo rappresenta quasi il 98% del commercio estero del Paese."

[nota <https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-transport/iran-isra>].

Secondo il database COMTRADE delle Nazioni Unite sul commercio internazionale, nel 2024 le esportazioni totali di Israele sono state valutate a 61,7 miliardi di dollari [

nota <https://tradingeconomics.com/israel/exports-by-country>].

Quasi un quarto delle esportazioni israeliane è rappresentato da materiale bellico: "Il Ministero della Difesa israeliano (IMOD) ha annunciato un nuovo record storico per le esportazioni di prodotti destinati alla difesa, che raggiungeranno i 14,795 miliardi di dollari nel 2024. Si tratta di un aumento del 13% rispetto all'anno precedente e del quarto record annuale consecutivo

[nota <https://defence-industry.eu/israeli-defence-industry-reaches-record-14-7-billion-in-exports-for-2024/>] .

Per tornare a MSC, il suo coinvolgimento nella logistica di guerra negli ultimi anni, e in particolare nel genocidio in Palestina, è spiegato e ammesso candidamente da un articolo del 1° novembre 2023 del quotidiano israeliano "The Jerusalem Post", media notoriamente vicino al partito di governo Likud, il cui presidente è Benjamin Netanyahu. Riportiamo integralmente la traduzione:

Il gigante delle spedizioni MSC Cargo continua a consegnare in Israele nonostante la guerra.

La società annuncia che non imporrà sovrapprezzi di guerra o spese di sosta.



Di Hadas Peer
1 Novembre 2023

MSC Cargo, la più grande compagnia di spedizioni al mondo, continua a operare da e per Israele durante la guerra. La società continua a fornire servizi di trasporto, stoccaggio e logistica a tutti i suoi clienti in Israele e continua a effettuare scali regolari nei porti israeliani senza interruzioni. Inoltre, la compagnia ha deciso di non imporre sovrapprezzi di guerra ai propri clienti, nonostante le compagnie assicurative abbiano aumentato i premi per le navi che fanno scalo in Israele a causa della guerra. Per ora, MSC sta assorbendo i costi aggiuntivi per supportare i propri clienti in Israele in questo momento difficile.

A causa delle diffuse chiamate dei riservisti e del congedo non retribuito dei dipendenti da parte di molte aziende, numerosi clienti sono stati costretti a trattenere i container nei porti, in genere incorrendo in spese di sosta. Tuttavia, data la guerra e il suo impegno nei confronti dei clienti israeliani, MSC Cargo ha annunciato che non riscuoterà più le spese di sosta dei container.

Con lo scoppio della guerra, la direzione dell'azienda [la MSC] in Israele si è dedicata al trasporto di attrezzature militari e mediche essenziali, nonché al trasporto di progetti speciali da destinazioni in tutto il mondo, essenziali per rafforzare le capacità di combattimento e di sicurezza durante questo periodo.

Lea Bogatch-Genossar, CEO di MSC Israele dichiara: "Fin dal primo giorno di guerra, la direzione della compagnia ha deciso di fare tutto il possibile per soddisfare i nostri clienti in Israele. Siamo ormai a oltre 3 settimane dall'inizio della guerra, continuiamo a fornire un servizio ininterrotto, siamo attenti alle esigenze del mercato israeliano e forniamo assistenza in ogni modo possibile." [nota <https://www.jpost.com/israel-news/article-771157>]

Questo annuncio seguiva di poco l'analogo comunicato della ZIM, la maggiore compagnia di navigazione israeliana, che il 10 ottobre 2023 aveva annunciato "di aver offerto a Israele tutte le sue imbarcazioni, navi e infrastrutture, con l'impegno primario di soddisfare le esigenze nazionali di Israele durante la guerra con Gaza."

[source <https://www.jpost.com/israel-news/article-767539>]

Tuttavia, al contrario di MSC, la ZIM aveva caricato i suoi clienti con un sovrapprezzo, da 50 a 100 dollari per TEU, per il rischio di guerra, a seguito di un massiccio aumento dei premi assicurativi per le navi che operano nei porti israeliani.

[fonte <https://www.tradewindsnews.com/insurance/zim-passes-on-israel-war-risk-charge-to-shippers/2-1-1540448>



Malgrado questa rivendicata e pubblica complicità di MSC nel sostegno a Israele, compreso il rifornimento di armi, la società è rimasta per lungo tempo fuori dai radar delle campagne di boicottaggio e di protesta del movimento pro Palestina, soprattutto in Italia.

Per trovare una notizia di un'azione di protesta contro MSC, dobbiamo arrivare in Australia, nel 2024.

Il 15 aprile 2024 nel porto di Walyalup/Freemantle in Australia, si è tenuto un presidio davanti al quartier generale della MSC, organizzato da "Unionists for Palestine" (U4P), un gruppo di attivisti sindacali di base, trasversali a varie organizzazioni sindacali australiane (che avevano già tenuto due presidi e blocchi nel porto di Freemantle nei mesi di dicembre 2023 e gennaio 2024, per fermare il carico di navi della compagnia israeliana Zim).

Per il presidio era stato diffuso questo comunicato:

"Questa azione fa parte di una giornata internazionale di mobilitazione, 'Azione A15', per un "Blocco Economico Coordinato per Liberare la Palestina". MSC ha firmato un Vessel Sharing Agreement (VSA) con la compagnia di trasporto container israeliana ZIM, il che ha suscitato proteste, tra cui picchetti di U4P al porto di Fremantle, per il suo ruolo nella consegna di armi e rifornimenti a Israele.

[source <https://www.msc.com/en/newsroom/customer-advisories/2023/august/msc-enhances-panda-service-through-new-vsa>]

Le navi MSC fermano regolarmente al porto di Fremantle e chiediamo a MSC di porre fine al suo sostegno all'Israele dell'apartheid e al genocidio a Gaza. Chiediamo inoltre al governo e alle industrie private di interrompere ogni legame con l'Israele dell'apartheid. Le relazioni economiche con Israele stanno finanziando e consentendo un genocidio in corso in Palestina. Continueremo a interrompere il flusso di capitali, fino alla fine dei legami economici con l'Israele dell'apartheid."

[nota <https://www.greenleft.org.au/content/tell-msc-drop-zim-now>]

Successivamente, il 28 aprile 2024, un sabato sera, era stato organizzato un picchetto per bloccare le due entrate del porto di Freemantle, con l'obiettivo di impedire il carico di una nave cargo di MSC. Circa 250 manifestanti avevano mantenuto il picchetto per circa due ore, fino a che l'intervento di 70 poliziotti aveva represso la protesta, con almeno 3 persone arrestate.

[<https://www-lastplaceonearth-com-au.translate.google/pro-palestinian-activists-arrested-at-israeli-shipping-company-picket/>]

Un mese dopo, sabato 25 maggio 2024, una rete di gruppi di solidarietà con la Palestina e Unionists for Palestine hanno tenuto presidi in tutti gli 8 porti del Paese nell'ambito di una giornata nazionale di mobilitazione, con le richieste

che le compagnie di navigazione che operano in tutti i porti australiani fossero tenute a dichiarare qualsiasi commercio o carico con Israele, l'imposizione di un embargo sulle armi e sanzioni commerciali allo Stato di Israele.

[<https://www.unionistsforpalestine.com.au/25-may-rallies-ports>]

Una successiva mobilitazione contro una nave MSC è avvenuta in Grecia. "Venerdì 14 giugno 2024 è scattato l'allarme al porto del Pireo, in quanto la nave portacontainer "MSC ALTAIR" , che trasporta equipaggiamento militare destinato a Israele, avrebbe dovuto attraccare sabato mattina. La "MSC ALTAIR" ha iniziato il suo viaggio dal porto di Valencia, in Spagna, e il suo carico sarebbe stato trasferito via Pireo allo stato sanguinario di Israele. Il sindacato dei lavoratori dei moli del Pireo (ENEDEP) è entrato in azione, invitando i lavoratori del porto e tutti gli abitanti del Pireo a mobilitarsi per impedire alla nave di scaricare materiale bellico.

[fonte <https://www.rizospastis.gr/page.do?publDate=15/6/24&id=19707&pageNo=5>]

Questo il comunicato dell'ENEDEP: "Noi, lavoratori portuali del Pireo, dichiariamo senza mezzi termini che non accetteremo in nessuna circostanza lo scarico della nave in questione su nessun molo del porto. Non parteciperemo al massacro di innocenti per il profitto di pochi, cresciamo i nostri figli con umanità e abbiamo dato loro, attraverso le nostre lotte, la lezione della solidarietà, della resistenza e dell'orgoglio".

"La nave non deve osare scaricare al porto del Pireo. Invitiamo tutti i colleghi dei sindacati dell'OLP [ndt L'Autorità portuale del Pireo] e tutti i lavoratori dei moli 2 e 3 a non accettare di macchiarci le mani con il sangue di bambini e donne. La storia ha un lato giusto: con la Palestina verso la libertà! Invitiamo i lavoratori del porto e la popolazione del Pireo a mobilitarsi domani alle 12:00 al molo 1 del SEMBO di Neo Ikonio, perché è a quell'ora che arriverà la nave in questione, con l'obiettivo di non scaricare materiale bellico."

[fonte <https://www.documentonews.gr/article/peiraias-oi-limenergates-edioxan-ploio-poy-metaferai-polemiko-yliko-gia-to-israil-ekane-metavoli-pros-italia/>]

Grazie all'immediata reazione dei lavoratori del porto, la nave con il carico mortale ha recepito il messaggio e ha cambiato destinazione, dirigendosi verso il porto italiano di Gioia Tauro.

Il sindacato ENEDEP aveva poi scritto un appello ai loro colleghi italiani: "Appello ai portuali italiani per impedire alla nave MSC ALTAIR di trasportare equipaggiamento militare.

Colleghi, forse una delle vittorie più importanti che il nostro sindacato ha ottenuto nei suoi 10 anni di carriera competitiva è stata quella di aver impedito

alla nave MSC ALTAIR che, tra le altre cose, trasporta equipaggiamento militare con destinazione finale Israele, di avvicinarsi al porto del Pireo domani. La nave è diretta in Italia, precisamente al porto di Gioia Tauro. Invitiamo i nostri colleghi portuali italiani a fare LO STESSO. Portuali di tutto il mondo uniti, con la Palestina fino alla libertà.”

[<https://pamehellas.gr/somateio-enedep-kalesma-pros-toys-limenergates-tis-it-alias-na-empodisoyn-to-ploio-msc-altair-na-metaferai-polemiko-yliko>]

Malgrado la notizia della nuova rotta verso Gioia Tauro, della nave si perdono le tracce e non si hanno notizie di mobilitazioni. Casualmente, ma evidentemente non troppo, passano pochi giorni e nello stesso porto di Gioia Tauro un'altra nave della MSC, la Arina, viene sequestrata per traffico d'armi.

“Il 18 giugno 2024, le Forze dell’Ordine italiane hanno attuato nel porto di Gioia Tauro un ingente sequestro di armi che erano stoccate in container scaricati dalla nave MSC Arina. La notizia è stata diffusa il 24 giugno, precisando che il carico clandestino vale svariati milioni di euro. Nei rapporti iniziali di giugno si afferma che le forze della Guardia di Finanza e dell’Ufficio Doganale avevano trovato armi nascoste in un container diretto in Libia. All’epoca, i media italiani affermavano che i materiali stavano andando a Bengasi e probabilmente destinati alle forze del libico e leader militare Khalifa Haftar. I container sono stati identificati come carico a bordo della MSC Arina, una delle navi giganti di MSC. I rapporti dicono che i funzionari degli Stati Uniti avevano fatto richiesta alle Autorità italiane che i container fossero sequestrati. I container erano in transito nel porto di Gioia Tauro, provenienti dalla Cina e destinati in Libia.

Sei container provenienti dalla Cina sono stati identificati e intercettati e stivati con droni del tipo Chengdu Wing Loong II – velivoli da tempo in dotazione all’LNA – nelle versioni Wing Loong e Wing Loong II [pesantemente modificato con un sistema di collegamento dati Thales e ottiche israeliane [nota <https://www.timesaerospace.aero/features/defence/libyas-deadly-game-of-drones>]].

“Gli articoli del carico della nave, contenuti nel ‘Manifesto del carico’, sono stati identificati come parti componenti delle turbine eoliche, ma a un esame più attento, le Autorità italiane hanno determinato che erano parti della fusoliera e delle ali dei droni pronti per il volo per uso militare. I componenti erano nascosti tra gli altri materiali compositi che sembravano essere elementi per le pale delle turbine eoliche. Il rapporto afferma che le Autorità ritengono che ciò sia stato fatto per nascondere gli articoli durante le ispezioni doganali di routine.

Le Autorità italiane hanno fornito le foto dei droni riassembleati; hanno detto che i due aerei pesano più di tre tonnellate; hanno una lunghezza di quasi

10,1 mt. e un'apertura alare 20,1 mt.. Un componente della fusoliera recava la scritta 'The energy saving world' nel tentativo di mascherare la reale natura del carico.

La Procura di Palmi ha aperto un fascicolo in cui viene contestata, a carico al momento di ignoti, l'ipotesi di reato di traffico internazionale di armi."

[fonte https://www.ilnautilus.it/news/internazionale/2024-08-13/gdf-aveva-sequestrato-a-giugno-scorso-armi-e-droni-contrabbandati-nei-container-in-transito-per-la-libia-ora-diffuse-le-foto-e-particolari_146415/]

"La portacontainer MSC Arina non è stata coinvolta nell'indagine e quindi è potuta ripartire per continuare il suo viaggio, iniziato il 30 aprile 2024 nel porto di Yantian, nella Cina meridionale. Dopo avere scalato a Singapore, la nave era entrata nel Mediterraneo da Gibilterra, perché aveva evitato il Canale di Suez. Prima di Gioia Tauro aveva fatto scalo a Valencia e Barcellona." [fonte <https://www.trasportoeuropa.it/notizie/marittimo/armi-clandestine-su-una-porta-container-a-gioia-tauro/>]

Appena 10 giorni dopo, sempre nel porto di Gioia Tauro, un nuovo sequestro di armi, trasportate da un cargo della MSC.

"Il sequestro di una nave di armi destinate ad Haftar"

Il 28 giugno 2024 il comando provinciale della Guardia di Finanza di Reggio Calabria e l'Agenzia delle Dogane sono intervenuti sulla MSC Apolline, una portacontainer lunga 400 metri, larga 61, che aveva appena attraccato a Gioia Tauro. Era partita da Yantian, il porto della megalopoli industriale cinese di Shenzhen, aveva circumnavigato l'Africa per evitare la minaccia degli attacchi degli Houthi all'ingresso nel Mar Rosso verso Suez, aveva fatto scalo prima a Valencia e poi a Barcellona. Ma solo all'approdo in Italia, da dove parte della merce avrebbe dovuto proseguire per Bengasi, è arrivata l'indicazione delle autorità americane: la nave conteneva armi destinate al clan degli Haftar, da sequestrare.

Intanto, come già prima la MSC Arina, anche la MSC Apolline è ripartita verso il Marocco. Senza il carico destinato alla Libia."

[nota https://www.corriere.it/esteri/24_luglio_04/nave-cinese-armi-haftar-49b80f2a-c7b2-4dc1-8d20-934b28f77xlk.shtml]

Su questa rotta Valencia-Barcellona-Gioia Tauro, è da sottolineare che tutti e tre i terminal portuali di sbarco sono controllati da MSC:

Il terminal container del porto di Valencia è principalmente gestito da due importanti operatori: Terminal Investment Limited (TIL), parte del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), e Valencia Terminal Europe, gestita dal gruppo Grimaldi.

Il principale terminal container del porto di Barcellona, il Barcelona Europe South Terminal (BEST), è gestito da Hutchison Port Holdings attraverso la

controllata Tercat. Recentemente (giugno 2025), MSC (Mediterranean Shipping Company) ha acquisito una quota del 50% del terminal BEST. Il terminal container del porto di Gioia Tauro è principalmente di proprietà di Terminal Investment Limited (TiL), società del gruppo MSC, che detiene il 100% di Medcenter Container Terminal (MCT).

Il 12 giugno del 2025, BDS Movement ha segnalato due navi della MSC coinvolte nel trasferimento di materiale bellico verso Israele. Ha successivamente denunciato questi traffici con altri 2 articoli nel luglio 2025.

Il movimento BDS sollecita le autorità belghe a fermare i container che trasportano materiale militare per il genocidio in corso a Gaza da parte di Israele.

Traduzione

da <https://www.bdsmovement.net/news/bds-urges-belgian-authorities>

12-06-2025 BDS National Committee

Il BDS avverte che gli Stati che non agiscono violano il diritto internazionale. Due container contenenti "cuscinetti a rulli conici" spediti dalla società francese Timken erano in transito nel porto di Anversa (BE) per essere consegnati ad Ashot Ashkelon, un produttore israeliano di componenti aerospaziali e di difesa e importante fornitore dei carri armati Merkava e del veicolo da trasporto merci Namer² utilizzato da Israele nel suo genocidio in corso contro 2,3 milioni di palestinesi nella Striscia di Gaza illegalmente occupata.

Un container è riuscito a fuggire a bordo della nave MSC Laura, battente bandiera panamense (gestita dalla compagnia italo-svizzera MSC Group), venerdì 6 giugno scorso. L'altro container avrebbe dovuto essere imbarcato sulla ZIM Vietnam il 9 giugno, ma è stato messo da parte per i controlli dopo che l'organizzazione belga Vredesactie è riuscita a esaminare una copia dei documenti di trasporto e ha denunciato il transito al servizio di controllo delle armi.

Come dichiarato da Vredesactie: "A quel punto, stiamo parlando del transito di materiali militari, che richiede una licenza. La Regione fiamminga ha da tempo adottato una politica di non rilascio di licenze se l'utente finale è l'esercito o il governo israeliano".

Mentre la dogana e le autorità competenti stanno indagando sulla vicenda, la partenza dei container è comunque prevista per il 17 giugno a bordo della MSC Mombasa, con bandiera liberiana, secondo quanto riportato dal sito web dell'agenzia marittima.

Il movimento BDS invita tutti gli Stati coinvolti, in particolare il Belgio e le autorità fiamminghe competenti, ad agire immediatamente: verificare il carico

² Ndr – da ulteriori ricerche sembrerebbe un veicolo da trasporto truppe

e interrompere il trasferimento illegale di materiali militari destinati al genocidio israeliano. Se gli Stati non attueranno queste misure, saranno ritenuti responsabili per violazione del diritto internazionale.

Chiediamo che vengano fatte pressioni sulle autorità belghe e sull'agenzia di controllo affinché blocchino questi container, rifiutino di rilasciare la licenza e blocchino tutte le navi che fanno parte della flotta del genocidio implicata nel trasferimento e nella consegna di forniture militari all'Israele dell'apartheid per portare a termine il suo genocidio contro 2,3 milioni di palestinesi a Gaza. Chiediamo che si faccia pressione su Italia, Svizzera, Liberia e Francia affinché attuino normative contro le società coinvolte nel favorire i crimini israeliani.

La legge non lascia dubbi: i trasferimenti di materiale militare a Israele mentre commette plausibilmente un genocidio, perpetra l'apartheid e continua la sua occupazione illegale, sono proibiti. Come confermano i massimi esperti legali, gli stati di bandiera, gli stati costieri, gli stati di transito e tutti quegli stati che non prendono provvedimenti mentre le società sotto la loro giurisdizione effettuano trasferimenti militari illegali a Israele, devono essere ritenuti responsabili del loro coinvolgimento in questi crimini.

Consentire il trasferimento in Israele di questi container di materiale militare destinati ad essere utilizzati da Israele nel suo genocidio contro i palestinesi è una violazione diretta della Convenzione sul genocidio e degli ordini della Corte internazionale di giustizia.

Secondo trattati internazionali come il Trattato sul commercio delle armi e altri testi giuridici, gli stati, tra cui il Belgio, hanno l'obbligo di non vendere né far transitare attraverso il proprio territorio forniture militari, compresi prodotti a duplice uso, a Israele, né di acquistare prodotti militari israeliani (finanziando così la macchina da guerra di Israele).

Tutti gli indizi indicano un'applicazione militare per i materiali a duplice uso presenti nel contenitore, descritti come cuscinetti a rulli conici, tipicamente utilizzati nei sistemi di trasmissione dei veicoli, come i cambi. Israele li impiega sul carro armato da combattimento principale Merkava e sul veicolo trasporto truppe Namer a Gaza per commettere crimini di guerra e genocidio attraverso attacchi indiscriminati che causano migliaia di vittime civili e la distruzione di infrastrutture. Questi veicoli sono stati avvistati in ogni massacro commesso dalle truppe di terra israeliane a Gaza.

Il porto di Anversa è già stato oggetto di esame da parte di organizzazioni, movimenti popolari e attivisti belgi per aver consentito il transito di quasi 250 tonnellate di munizioni e 20 tonnellate di detonatori nel 2023.

Nel maggio 2024, i partner belgi, tra cui 11.11.11, Al-Haq Europe, l'Associazione Belgo-Palestinese (ABP), Intal, Oxfam, Vredesactie e altri, hanno presentato una denuncia penale contro ZIM. Le organizzazioni hanno citato in giudizio la compagnia di navigazione e persone non identificate per violazione del decreto fiammingo sul commercio di armi.

La coalizione ha anche lanciato una petizione che è stata rapidamente firmata da oltre 12.000 persone.

"Non è stata presentata alcuna licenza di transito per nessuno dei transiti di queste navi attraverso il porto di Anversa. Se fosse stata presentata una richiesta, ZIM non l'avrebbe certamente ottenuta. Il governo fiammingo afferma chiaramente di non consentire l'esportazione o il transito di armi verso Israele se l'utente finale è il governo israeliano, poiché ciò violerebbe diversi criteri della legislazione. Questo transito costituisce quindi una violazione sanzionabile del decreto sul commercio di armi", spiega Hans Lammerant di Vredesactie. Grazie alla mobilitazione congiunta, alle azioni legali in corso e alle pressioni di organizzazioni della società civile, movimenti sociali e attivisti in tutto il Belgio, ZIM è stata costretta a fermare i transiti illegali attraverso il Belgio.

Da Anversa ad Ashkelon: nessun porto per il genocidio.

Traduzione

da: <https://www.bdsmovement.net/news/antwerp-ashkelon-no-harbour-genocide>

3-07-2025 Comitato nazionale BDS

All'inizio di luglio, due container sono stati avvistati al molo Deurganck del porto di Anversa, in Belgio. La loro destinazione era l'azienda militare israeliana Ashot Ashkelon Industries.

Ashot è stato l'unico fornitore di unità di trasmissione per il carro armato da combattimento israeliano Merkava, che secondo l'American Friends Service Committee (AFSC) è stato il principale carro armato utilizzato dall'esercito israeliano per decenni. I carri armati Merkava hanno partecipato all'uccisione, da parte di Israele, della bambina palestinese di 6 anni Hind Rajab e dei suoi sei familiari, il 29 gennaio 2024. Un proiettile del carro armato è stato trovato tra i resti dell'equipaggio dell'ambulanza che ha tentato di salvarla.

Un container era già partito quando l'organizzazione belga-fiamminga Vredesactie ha allertato le autorità. Il secondo è stato intercettato ed è attualmente trattenuto per ispezione. Tuttavia, la sua partenza per Israele è prevista per il 11 luglio a bordo della nave MSC Laura.

Quattro organizzazioni fiamminghe – Vredesactie, INTAL, 11.11.11 e la Lega per i Diritti Umani – insieme al movimento BDS, stanno lanciando l'allarme. Hanno formalmente notificato al governo fiammingo il mancato adempimento dei propri obblighi legali ai sensi della Convenzione sul Genocidio e stanno preparando un'azione legale per fermare la spedizione.

Cosa c'è nel container?

Il container contiene cuscinetti a rulli conici, prodotti dalla multinazionale americana Timken e spediti via Francia dal corriere MSC. Il destinatario è Ashot Ashkelon Industries, un'azienda incaricata dal Ministero della Difesa israeliano di fornire componenti per i carri armati Merkava e i veicoli blindati

Namer, entrambi attivamente utilizzati nel genocidio israeliano contro 2,3 milioni di palestinesi a Gaza.

Sebbene i cuscineti possano sembrare beni civili, il loro utilizzo militare è ben documentato. Ciò significa che questi articoli a duplice uso richiedono una licenza di esportazione ai sensi della legge fiamminga. Eppure MSC non ne ha mai fatta richiesta, in chiara violazione della legislazione sul commercio di armi.

Le Fiandre guardano dall'altra parte

Nonostante una denuncia formale di Vredesactie del 6 giugno e le interrogazioni parlamentari dei deputati Nadia Naji e Jos D'Haese, il governo fiammingo non ha intrapreso azioni concrete. Il Ministro-Presidente Matthias Diependaele fa riferimento all'Unità di Controllo dei Beni Strategici, che finora non ha offerto trasparenza né un'applicazione efficace delle norme. Secondo le ONG, non si tratta di un caso isolato. Precedenti spedizioni attraverso il territorio fiammingo includevano parti di F-35 e grandi quantità di munizioni dirette in Israele, il tutto senza un'adeguata supervisione. Ciò indica un totale fallimento del governo belga fiammingo nel rispettare il diritto internazionale e bloccare il trasferimento di materiali militari illegali verso Israele.

Un fallimento legale e morale

Questa inazione non costituisce solo una violazione delle normative fiamminghe, ma anche del diritto internazionale. I principali esperti legali e di diritti umani delle Nazioni Unite concordano: trasferire materiale militare, compresi articoli a duplice uso, a uno Stato che impone un sistema di apartheid e di occupazione illegale; commettere plausibilmente un genocidio, come stabilito dalla Corte internazionale di giustizia; e condurre guerre di aggressione contro Stati sovrani nella regione, è illegale secondo il diritto internazionale.

Gli Stati e le società che consapevolmente consentono o effettuano tali trasferimenti, o gli Stati che non agiscono quando sono coinvolte società sotto la loro giurisdizione, sono a loro volta complici.

Il movimento BDS chiede che la base e la società civile facciano pressione sulle autorità belghe e sulle autorità fiamminghe competenti affinché agiscano immediatamente: fermino il trasferimento di forniture militari illegali destinate all'uso nella violenza genocida di Israele e indaghino e perseguano il Gruppo MSC per la sua complicità.

Chiediamo che si faccia pressione sulle autorità belghe e sull'agenzia di controllo affinché blocchino immediatamente il container, rifiutino di rilasciare la licenza e blocchino tutte le navi che fanno parte della flotta del genocidio implicata nel trasferimento e nella consegna di rifornimenti militari all'Israele dell'apartheid per perpetrare il suo genocidio.

Chiediamo inoltre che venga esercitata pressione sul governo federale belga. Come affermano gli esperti delle Nazioni Unite per i diritti umani, tutti gli Stati hanno l'obbligo giuridico di conformarsi alla sentenza della Corte penale internazionale (CIG). Tra le altre azioni, gli esperti invitano gli Stati a "imporre un embargo totale sulle armi a Israele, bloccando tutti gli accordi, le importazioni, le esportazioni e i trasferimenti di armi, compresi quelli di prodotti a duplice uso che potrebbero essere utilizzati contro la popolazione palestinese sotto occupazione".

"Stop alle armi a Israele"

In risposta, le organizzazioni hanno lanciato un'iniziativa civile: "Stop Arms to Israel". Mentre il nuovo piano di difesa fiammingo cerca di allentare i controlli sulle esportazioni di armi, la società civile chiede esattamente l'opposto: un severo embargo militare su Israele per garantire che nessuna arma o componente di arma proveniente dalle Fiandre raggiunga Israele.

Un tribunale belga si pronuncia contro l'ulteriore transito di tutte le attrezzature militari in Israele per il genocidio in corso contro i palestinesi a Gaza.

[Traduzione

da <https://www.bdsmovement.net/news/belgian-court-rules-against-transit-military-equipment>]

18-07-2025 Comitato nazionale BDS

In una sentenza storica, un tribunale di Bruxelles ha ordinato oggi al governo della regione fiamminga del Belgio di bloccare uno specifico container che trasportava articoli a duplice uso verso Israele e di interrompere qualsiasi ulteriore transito di materiale militare verso Israele per il genocidio in corso contro 2,3 milioni di palestinesi a Gaza.

Il giudice ha ritenuto che il governo fiammingo ha sistematicamente mancato di rispettare i propri obblighi legali ai sensi della Convenzione sul genocidio e gli ha imposto una multa per ogni spedizione militare destinata a Israele che dovesse ancora transitare.

Le richieste presentate dai partner e dagli alleati del BDS (INTAL, Vredesactie, 11.11.11 e la Lega fiamminga per i diritti umani) sono state accolte dal tribunale su tutti i fronti.

Il container che ha innescato il procedimento giudiziario era in transito nel porto di Anversa. Contiene i cosiddetti cuscinetti a rulli conici, prodotti dalla società francese Timken e destinati all'azienda militare israeliana Ashot Ashkelon Industries.

Ashot è stato l'unico fornitore di unità di trasmissione per il carro armato da combattimento israeliano Merkava, che secondo l'American Friends Service Committee (AFSC) è stato il principale carro armato utilizzato dall'esercito israeliano per decenni. I carri armati Merkava hanno partecipato all'uccisione, da parte di Israele, della bambina palestinese di 6 anni Hind Rajab e dei suoi

sei familiari, il 29 gennaio 2024. Un proiettile del carro armato è stato trovato tra i resti dell'equipaggio dell'ambulanza assassinato mentre tentava di salvarla.

La politica sulle armi è piena di falle

L'udienza in tribunale ha rivelato che il governo fiammingo non esercita alcun controllo attivo, effettuando controlli solo quando le aziende di trasporto, come le compagnie di navigazione, ne fanno richiesta. "L'embargo fiammingo sulle armi si rivela un guscio vuoto", ha dichiarato Jo Dirix di Vredesactie. "È come chiedere a un bracconiere di denunciare in anticipo le sue attività illegali alla polizia locale".

Anche il governo fiammingo non rispetta i suoi obblighi giuridici internazionali. "La Convenzione sul Genocidio impone agli Stati di prevenire attivamente il genocidio", ha affermato Isabelle Vanbrabant dell'INTAL. "Questo inizia ponendo fine a ogni coinvolgimento in operazioni militari in cui vengono commessi crimini di guerra".

La denuncia delle organizzazioni della società civile faceva seguito al precedente blocco riuscito di un container nel porto di Anversa. Tuttavia, un secondo carico militare diretto a Israele è successivamente partito senza problemi. Il Ministro-Presidente della Regione fiamminga del Belgio, Matthias Diependaele, aveva pubblicamente assicurato che il container sarebbe stato trattenuto per tutta la durata delle indagini. Tuttavia, i documenti di trasporto suggeriscono che un carico simile, con componenti identici, potrebbe essere partito pochi giorni dopo. Mercoledì, Diependaele ha dichiarato che un container era stato bloccato dai suoi servizi. Non è ancora chiaro se si tratti dello stesso carico.

Giorgia Gusciglio, coordinatrice delle campagne europee del movimento BDS, ha affermato:

“Attivisti, movimenti, organizzazioni della società civile, lavoratori e avvocati stanno lanciando l'allarme, svelando la complicità dello Stato e delle istituzioni nel genocidio israeliano e intraprendendo azioni concrete per porvi fine. Questa è una testimonianza del ruolo chiave che i partner del BDS svolgono nel ritenere i governi complici responsabili del loro mancato rispetto degli obblighi legali previsti dal diritto internazionale.”

La Corte parla in termini decisivi

Nella sua sentenza, il tribunale vieta immediatamente al governo fiammingo di autorizzare il transito di qualsiasi nuovo carico militare verso Israele. Dal 2009, esiste un accordo che vieta l'esportazione di armi destinate alle forze armate israeliane, una politica che nella pratica è stata gravemente compromessa dalle autorità competenti. Per far rispettare il divieto di nuovi transiti, il tribunale ha imposto una multa di 50.000 euro per ogni carico che ancora parte per Israele. Il giudice ha criticato il governo fiammingo per aver fornito poche o nessuna informazione e ha affermato che le Fiandre hanno

dato l'impressione di "non avere la situazione sotto controllo". Questo atteggiamento passivo è particolarmente problematico data la "schacciante responsabilità", ha affermato il giudice.

"Questa sentenza storica riconosce che il governo fiammingo ha una pesante responsabilità giuridica quando facilita spedizioni militari verso uno Stato che commette crimini di guerra e un plausibile genocidio", ha dichiarato Fien De Meyer della Lega per i Diritti Umani. "La corte ha ora affermato ciò che i politici si rifiutano di ammettere".

Non c'è tempo da perdere nel mezzo di un genocidio

Il movimento BDS si unisce all'appello dei suoi partner e alleati alle autorità belghe e fiamminghe competenti: applicare immediatamente la sentenza e attuare un embargo militare efficace e completo contro Israele. La pressione pubblica e le mobilitazioni devono proseguire fino a quando non saranno rispettati tutti gli obblighi legali per porre fine alla complicità e fermare il genocidio e l'occupazione illegale in corso da parte di Israele contro i palestinesi indigeni.

Come affermano gli esperti delle Nazioni Unite per i diritti umani, affinché gli Stati possano conformarsi alla sentenza della Corte internazionale di giustizia (ICJ) riguardante l'occupazione militare illegale e l'apartheid di Israele, devono "imporre un embargo totale sulle armi a Israele, bloccando tutti gli accordi sulle armi, le importazioni, le esportazioni e i trasferimenti, compresi quelli di prodotti a duplice uso che potrebbero essere usati contro la popolazione palestinese sotto occupazione".

"Le Ong Vredesactie, Intal, 11.11.11, e la Lega per i Diritti Umani [...] avevano inoltre segnalato che ogni mese cinque navi navigano tra Anversa e Israele, tre appartenenti alla compagnia di navigazione MSC e due a una compagnia di navigazione israeliana, e che ciascuna di queste navi poteva trasportare container carichi di equipaggiamento militare."

[nota https://www.ansa.it/europa/notizie/rubriche/altrenews/2025/07/17/tribuna-le-belga-ferma-linvio-di-armi-verso-israele-2_d24659f4-0a9a-49b3-be91-691666b26c5a.html]

Questa tratta marittima che tocca di porti di Amburgo in Germania, Anversa in Belgio e Ashdod in Israele è stata potenziata a partire dall'agosto 2023 da MSC in "partnership con l'israeliana ZIM, nell'ambito di un accordo di condivisione delle navi."

[nota <https://www.msc.com/en/newsroom/customer-advisories/2023/august/msc-enhances-israel-express-service-through-new-vsa>]

"Le due compagnie di navigazione hanno unito le forze per stipulare un accordo di condivisione delle navi sulla rotta dal Nord Europa al/dal Mediterraneo orientale. Il nuovo servizio congiunto sostituirà il precedente servizio autonomo "Israel Express" di MSC e il segmento Nord Europa-Mediterraneo orientale del servizio "ZIM Mediterranean ISC" di ZIM.

Il servizio congiunto opererà con cinque navi, ciascuna con una capacità di circa 6.700 TEU. Tre delle navi saranno fornite da MSC, mentre ZIM ne gestirà due. MSC continuerà a commercializzare questo servizio settimanale con il nome "Israel Express", mentre ZIM introdurrà il nuovo marchio "ZIM North Europe Israel", abbreviato in "ZNI".

[nota <https://www.hafen-hamburg.de/en/press1/news/msc-and-zim-enter-into-vessel-sharing-agreement/>]

MSC detiene il 49,9% della Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, società di gestione del porto di Amburgo

[nota <https://splash247.com/msc-completes-hamburg-port-investment/>]

Il terminal MPET (MSC PSA European Terminal) di Anversa è il più grande terminal container d'Europa, con una capacità di 9 milioni di TEU, ed è gestito da una joint venture tra PSA e Terminal Investment Limited (TiL), ossia MSC.

[nota <https://tilgroup.com/our-terminals/antwerp.html>]

Anche il Container Terminal Hadarom di Ashdod (il più grande porto marittimo di Israele per il movimento di container), è gestito da Terminal Investment Limited (TiL), una sussidiaria della Mediterranean Shipping Company (MSC).

[nota <https://www.themeditelegraph.com/it/transport/ports/2015/04/02/news/terminal-msc-sbarca-in-israele-1.38169111>]

Infine, ricordiamo i numerosi attacchi subiti da navi cargo MSC, da parte dei ribelli Houthi, nel golfo Persico. A partire dalla fine del 2023, sono almeno 10 le navi MSC prese di mira.

"I militanti Houthi continuano a prendere di mira le portacontainer di MSC, affermando che si tratta di "navi israeliane". Le navi del gruppo ginevrino sono state quelle più frequentemente prese di mira dai militanti yemeniti"

[nota <https://www.shippingitaly.it/2024/05/10/navi-portacontainer-di-msc-sempre-piu-nel-mirino-degli-houthi/>]

"MSC è di proprietà di Gianluigi Aponte, con sede centrale in Svizzera.

Rafaela Diamant Pinas Aponte, sua moglie e figlia di un banchiere israeliano, ha avuto un ruolo determinante nel facilitare l'accesso al credito e alla finanza israeliana [nota di

approfondimento: <https://forbes.it/2023/04/12/rafaela-aponte-self-made-woman-piu-ricca-mondo>].

Gli Houthi hanno individuato questa connessione e prendono di mira le navi MSC.

La questione della proprietà e della nazionalità di una nave è importante perché gli Houthi hanno dichiarato di attaccare solo le imbarcazioni collegate a Israele, al Regno Unito e agli Stati Uniti. Il gruppo dichiara di mirare a interrompere il commercio israeliano e a esercitare pressioni politiche per fermare il massacro in corso a Gaza."

[nota <https://stage.ilmanifesto.it/obiettivo-msc-gli-houthi-colpiscono-ancora>]

Il 13 aprile 2024, "una nave portacontainer battente bandiera portoghese, la MSC Aries, è stata sequestrata dall'Iran per "violazione delle leggi marittime", ha dichiarato il ministero degli Esteri iraniano, aggiungendo che non vi erano dubbi sul fatto che la nave fosse collegata a Israele. MSC ha noleggiato l'Aries da Gortal Shipping, una società affiliata di Zodiac Maritime, ha dichiarato Zodiac in un comunicato, aggiungendo che MSC è responsabile di tutte le attività della nave. Zodiac è in parte di proprietà dell'imprenditore israeliano Eyal Ofer.

[nota <https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-says-msc-aries-vessel-seized-violating-maritime-laws-2024-04-15/>]

"Dopo il sequestro della MSC Aries la MSC è corsa ai ripari e ha iniziato a spostare queste navi su altre rotte. Le navi sono di proprietà o noleggiate dalla Eastern Pacific Shipping, che appartiene al magnate israeliano Idan Ofer, o da affiliate di Zodiac Maritime.

[nota <https://www.shippingitaly.it/2024/04/29/msc-allontana-da-mar-rosso-e-go-fo-persico-la-sue-navi-israeliane/>]