



BOLLETTINO DEI FERROVIERI CONTRO LA GUERRA

AGOSTO—SETTEMBRE 2024

INSERTO DEL NUMERO 82 DI CUB RAIL



La guerra è una mostruosità che distrugge popoli e civiltà, un emblema alla violenza che calpesta il senso stesso della vita e ogni aspettativa di giustizia, una coltre di fumo e sangue alzata in nome del profitto e a beneficio dei padroni economici del mondo.

Peraltro la guerra non è una catastrofe naturale né una casualità, ma è il frutto mirato e costruito del cinismo padronale e di un sistema globale che prospera nell'imperialismo e sullo sfruttamento di persone e risorse.

In tutto ciò come esseri umani ancor prima che come lavoratori o attivisti sindacali, non possiamo girarci dall'altra parte mentre migliaia di persone ogni giorno affogano nel sangue, neanche molto lontano da noi.

I teatri di guerra in Ucraina e in Palestina sono oggi quelli che più minacciano la sicurezza globale e il benessere comune con lo spettro purtroppo realistico dell'atomica e della terza guerra mondiale, eppure ci sono tante altre guerre spesso dimenticate ma non meno violente e sprezzanti.

Alcuni elementi cardini di tutte le guerre ci toccano da vicino:

- L'economia di Guerra di un paese come il nostro membro di una organizzazione guerrafondaia come la Nato per cui il Governo Italiano versa enormi finanziamenti agli alleati in guerra e continua a inviare armi e strumenti di morte, i cui costi ricadono sulla testa dei cittadini in termini di tagli dei servizi, basti vedere il sistema sanitario al collasso, il sistema della istruzione pubblica

sempre più elitario e la inadeguatezza dei trasporti pubblici.

- La restrizione delle libertà personali. In tempo di guerra il libero pensiero diventa una minaccia per il potere costituito; così si limitano sempre di più la libertà di protesta nelle piazze e il diritto di sciopero

- La logistica di guerra, ossia la circolazione di armi dal territorio nazionale verso i teatri di guerra

Nel corso degli anni, come ferrovieri, abbiamo ripetutamente espresso il nostro dissenso in particolare contro la logistica di guerra che ci tocca in maniera diretta nella nostra sfera lavorativa. Non vogliamo essere complici dei massacri in ogni parte del mondo e non vogliamo scortare convogli carichi di strumenti di morte pronti a essere utilizzati. ■

Come Ferrovieri Contro la Guerra e come redazione della rivista Cub Rail abbiamo aderito alle manifestazioni del 7 Settembre a Vicenza (NOTAV) e del 21 Settembre a Firenze (NO COMANDO NATO) e invitiamo tutte le altre categorie lavorative a partecipare, nell'ottica di una mobilitazione diffusa e crescente.

QUESTO BOLLETTINO

Esce come inserto del numero 82 di «Cub Rail», giornale di collegamento dei ferrovieri, agosto - settembre 2024.

Aiutaci a diffonderlo, abbonati a Cub Rail, visita il sito

<https://cubferrovie.altervista.org/>

LA MILITARIZZAZIONE TRANSNAZIONALE DELLE FERROVIE

In tutto il continente europeo è in atto un'interconnessione sempre più stretta tra mobilità civile e militare, sia per quanto riguarda il trasporto di merci, mezzi e armamenti, sia per quanto riguarda il trasporto di truppe.

L'operazione è stata inaugurata sei anni fa (**Action Plan 2018**) ma ha avuto un salto di qualità con la guerra in Ucraina. Enormi quantitativi di risorse sono investiti in questi piani.

In tal senso l'accordo fra Rfi e Leonardo sulla Military mobility è solo un aspetto di un progetto transazionale su vasta scala. Nel gennaio 2024 la Commissione Europea annunciava l'**Action Plan on Military Mobility 2.0**, ovvero l'attivazione di ulteriori 38 progetti di mobilità militare da aggiungersi a quelli già avviati per il trasporto di truppe sulla TEN-T¹ (che attualmente comprende nove corridoi) con un investimento di 807 milioni di euro. In totale, la Commissione sostiene 95 progetti di mobilità militare con 1,74 miliardi di euro.²

Il contesto in cui vengono militarizzate le ferrovie è significativo. Il traffico merci sulla rete europea (raffronto disponibile: 2023 rispetto al 2022) è in diminuzione del 13% per tutte le imprese della regione UE-27. Stesso discorso per le altre imprese europee extra UE-27 (solo la svizzera SBB ha mantenuto i livelli del 2022).³ Dalla liberalizzazione ferroviaria sono stati persi oltre un milione di posti di lavoro e le normative sono andate via via peggiorando. Quello che doveva essere un progetto di rilancio del vettore ferroviario per recuperare volumi di traffico rispetto ad altri vettori si è rivelato l'opposto, con una concorrenza intrinseca che ha esasperato la concorrenza tra lavoratori.

In compenso la guerra viaggia sulle rotaie.

La motivazione addotta a supporto dei piani di mobilità militare riguarda vari aspetti, compresa la politica di difesa informatica in seguito al pericolo di cyberattacchi russi. È di questi giorni l'annuncio di SBB di sostituire il sistema Infotrans⁴ per paura di cyberattacchi; un'operazione da 900mila franchi, determinata dal fatto che il sistema è stato comprato dalla Russia.

Dunque la priorità, in un quadro di crescente precarizzazione dei trasporti, è quella di favorire la mobilità militare anche su ferro supportando sia gli Stati membri che i partner per quanto riguarda il trasporto di truppe e dei loro equipaggiamenti. Non a caso è stato ribadito che necessitano **infrastrutture sempre più connesse e protette, nel quadro di un rafforzamento dei legami con la NATO**.

Il Piano del 2018 mirava a garantire un movimento rapido di militari e materiali, anche con breve preavviso e su larga scala, sia all'interno e all'esterno dell'UE. Il nuovo Piano di mobilità militare 2022-2026 punta ad identificare possibili punti deboli nell'infrastruttura, garantire la filiera degli approvvigionamenti di carburante, condizioni per supportare gli spostamenti su larga scala delle forze militari con breve preavviso; la Digitalizzazione dei processi amministrativi relativi ai sistemi di logistica doganale e di mobilità militare; Misure per proteggere le infrastrutture di trasporto dagli attacchi informatici e da altre minacce ibride; Sviluppo di capacità di trasporto strategico militare per migliorare la mobilità delle forze armate via aria e via mare; Miglioramento dell'efficienza energetica e della resilienza climatica dei sistemi di trasporto.

La mobilità militare è supportata da altri progetti complementari quali il **Permanent Structured Cooperation (PESCO) Military Mobility** e il **Logistic Hubs**.

Obiettivo del PESCO è spingere gli stati membri a semplificare e standardizzare le procedure di trasporto militare transfrontaliero all'interno dei confini dell'UE, snellendo le procedure burocratiche nei vari settori di trasporto (terra, aria, mare). Al progetto partecipano USA, Canada, Norvegia, Regno Unito.

Il Logistic Hubs punta ad attrezzare le piattaforme logistiche esistenti per utilizzare gli spazi di deposito per pezzi di ricambio o munizioni e per armonizzare le attività di trasporto e di distribuzione, creando una rete che ridurrà i tempi di reazione aumentando le capacità e la sostenibilità per le operazioni militari.

L'ACCORDO LEONARDO-RFI

In questo quadro si colloca l'accordo Leonardo-RFI siglato il 15 aprile scorso e che riguarda l'infrastruttura ferroviaria italiana. L'accordo è in piena, totale sintonia con la politica di guerra europea, proponendosi di "assicurare la movimentazione di risorse militari, all'interno e all'esterno dell'Europa" anche "con breve preavviso e su larga scala"; la mobilità militare avverrà in "situazioni ordinarie e straordinarie" e "il trasporto di materiale militare" sarà realizzato "attraverso infrastrutture dual-use", su binari e impianti sottoposti alla supervisione e al controllo di Leonardo attraverso "tecniche avanzate di A.I." e di uno dei "super computer più potenti del settore aerospazio, difesa e sicurezza".

NOI FERROVIERI CONTRO LA GUERRA

Una volta ufficializzato e reso pubblico l'accordo, abbiamo ritenuto di dover dare una risposta immediata per far sentire la voce dei ferrovieri contro la guerra.

Dopo il comunicato abbiamo ai primi di giugno costituito il Coordinamento Ferrovieri contro la Guerra. Un primo passo per dire che non vogliamo l'elmetto sulla testa e non vogliamo essere complici delle loro guerre e dei profitti generati dal sangue degli innocenti.

Il Coordinamento muove ancora i suoi primi passi, consapevole della passività che regna tutt'ora tra i lavoratori, testimoniata dal basso livello di dibattito e dallo scarso coinvolgimento a livello numerico. Occorre collegare tutte le forme, anche embrionali, di resistenza antimilitarista presenti nei luoghi di lavoro e nei territori.

Sinora i trasporti militari sulla rete italiana si sono svolti su due direttrici: ovest-est (treno di carri armati da Lenta al confine orientale) e sud-nord (partenze da Camp Darby verso il Nord Europa).

Le nostre prese di posizione sulla guerra vengono da lontano. Se qualcuno di noi, per ragioni anagrafiche, partecipò agli scioperi del CoMU contro la guerra in Iraq, oltre due anni fa abbiamo cominciato ad esplorare la possibilità di attuare forme di "obiezione di coscienza", cercare di riprodurre le strategie dei portuali, diffidare le imprese sulle forzature rispetto agli operatori ferroviari che si rifiuteranno di prestare servizio al trasporto militare.

Non abbiamo sottovalutato, ovviamente, l'aspetto internazionale. Anche la risposta dei lavoratori alle politiche guerrafondaie deve uscire dai confini. Se in Europa abbiamo assistito, in occasione della guerra in Ucraina, a pericolose derive belliciste anche da parte di sindacati alternativi, le notizie più significative arrivano da lontano. In Giappone i portuali hanno scioperato l'11 marzo contro la presenza del cacciatorpediniere lanciamissili guidati USS Rafael Peralta al largo del porto di Ishigaki, Okinawa, situato a 260 km a est di Taiwan. Questo sviluppo fa parte delle Expeditionary Advanced Base Operations (EABO) del Corpo dei Marines degli Stati Uniti per stabilire il controllo marittimo e aereo dell'area del Mar Cinese orientale. Come si vede, la militarizzazione della logistica e dei trasporti ha carattere mondiale.

USO MILITARE DELLA LOGISTICA, UNA STORIA DI OLTRE MEZZO SECOLO

Sono noti a tutti gli effetti della "rivoluzione" portata dai container nel trasporto delle merci. Una storia che ha inizio nella seconda metà degli anni Cinquanta.⁵ Da quei 58 container della petroliera Ideal-X caricati il 26 aprile 1956 a Newark (NJ) e scaricati a Houston nacque un sistema di trasporto che cambiò radicalmente il ciclo del carico e scarico. Oggi oltre l'80% delle merci tra-

sportate nel mondo viaggia in gran parte via mare, il 60% su navi portacontainer.

Ma fu dieci anni dopo, 1966, che **il trasporto di container si espanse alle rotte internazionali**. Ed avvenne, non a caso, per favorire una guerra, quella del Vietnam, dove le truppe di occupazione statunitensi necessitavano di ingenti **quantità di rifornimenti** che dovevano arrivare in modo rapido ed efficiente.

L'anno prima, all'inizio del 1965, l'imperialismo statunitense aveva deciso di rinforzare la presenza militare nel Sud Est Asiatico. Il Vietnam del Sud non era assolutamente preparato a sostenere una forza militare moderna come quella messa in campo dagli Stati Uniti: poche strade e precarie, una rete primitiva, un'unica linea ferroviaria in gran parte inattiva e un solo porto di acque profonde: Da Nang. Passarono quattro anni e, nel 1969, si trovavano in Vietnam 540mila militari degli Stati Uniti; le navi della SeaLand consegnavano una media di 1.200 container al mese di rifornimenti essenziali.

Dunque l'uso della logistica ai fini militari, utilizzando infrastrutture e trasporti assegnati a scopi civili, nasce proprio dagli avvenimenti vietnamiti, vista la facilità di convertire navi, container, carri a trasporti da civili a militari. Un sistema che si è evoluto ed espanso sino ai giorni nostri.

Il treno è competitivo in termini di costi rispetto all'aereo e dimezza i tempi rispetto alla nave. Un convoglio ferroviario può impiegare 18 giorni per arrivare dalla Cina in Germania, contro 35 giorni via nave. Ma la capacità di trasporto è limitata. Un treno può portare 50-100 container contro gli oltre 20mila di una nave. ■

NOTE

- 1 Il progetto della Rete Transeuropea dei Trasporti (Trans-European Transport Network, TEN-T) è composto da tre livelli: rete centrale, rete centrale estesa, rete completa. La rete centrale comprende i collegamenti più importanti tra le principali città e i nodi e deve essere completata entro il 2030. La rete centrale estesa deve essere completata entro il 2040. La rete completa collega tutte le regioni dell'UE alla rete centrale e deve essere completata entro il 2050.
- 2 https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-supports-military-mobility-projects-eu807-million-2024-01-24_en
- 3 <https://uic.org/com/enews/article/traffic-trends-among-uic-member-companies-in-2023>
- 4 swissinfo.ch. Vedi anche CrhoniCUB 82. "I sistemi di posizionamento localizzano i dati sulle condizioni registrati sulla rete di rotte, che vengono raccolti da vari sistemi di misurazione e ispezione utilizzando i veicoli diagnostici. In questo modo, è possibile rilevare eventuali cambiamenti nelle condizioni delle rotaie. I dati sono molto specifici e possono essere utilizzati solo per la manutenzione della rete ferroviaria".
- 5 Marc Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, REV, 2016. Pubblicato in italiano da Egea.

Ricordando Luigi Giudetti fuochista, antimilitarista

(Reggio Calabria, 1881 – Milano, 1947)

Luigi Giudetti, spesso trascritto come "Guidetti", nasce a Reggio Calabria nel 1881. Assunto nelle Ferrovie come fuochista, lavora al Deposito Locomotive di Taranto, è sposato e ha quattro figli. È iscritto al Partito socialista e al Sindacato Ferrovieri Italiani. (SFI). La Polizia comincia a interessarsi di lui intorno al 1914, schedandolo come "socialista rivoluzionario" e inviando regolari report alla Prefettura di Lecce. Organizzatore di scioperi con successo, viene vigilato anche dai superiori. Partecipa ai congressi SFI a Pisa e Roma, e si trova ad Ancona nei giorni dello sciopero del giugno 1914 in occasione della "Settimana Rossa". Denunciato

a luglio per minacce contro un krumiro e punito con la mancata nomina a macchinista, nel febbraio 1915 organizza uno sciopero alle Officine Ferroviarie di Taranto assieme al "pericolosissimo anarchico" Sabatino Gambetti, che vi lavora, e interviene ad un comizio del fascista Federzoni gridando "abbasso la guerra". Il Sottoprefetto di Taranto scrive una lettera al Capo delle Officine, poi trasmessa dal Prefetto di Lecce al Ministero dell'Interno, in cui chiede che Giudetti venga trasferito lontano dalla strategica "piazza forte" tarantina. Nell'aprile Guidetti parla a un comizio a Taranto contro l'entrata in guerra dell'Italia e a Francavilla Fontana contro il caro-viveri. L'azienda lo trasferisce d'ufficio a Milano Sempione. Attivo nello SFI milanese e continuamente sorvegliato, viene arrestato a Milano il 7 dicembre 1917 per "incitamento e favoreggia-

mento alla diserzione", sospettato di far parte di un'organizzazione che favorisce gli espatri clandestini di disertori; processato dal Tribunale Militare, è condannato a quattro anni ridotti a 16 mesi per amnistia, dopo i quali riprende il lavoro di fuochista a Milano Centrale. Da quel momento si apparta dalla vita politica, continuamente sorvegliato fino a tutti gli anni Trenta. Nel 1938 la Divisione Affari generali Riservati trova il suo nome e indirizzo negli appunti già appartenuti all'anarchico Errico Malatesta. ■

La scheda biografica di Giudetti è contenuta nel **Dizionario Biografico dei ferrovieri sovversivi**. Visitalo e fallo conoscere!

<https://cubferrovie.altervista.org/dizionario-biografico-dei-ferrovieri-sovversivi-2/>

Pagina dell'«IN MARCIA!», maggio 1917. La censura colpisce gli articoli di denuncia dei ferrovieri contro la guerra. Antimilitaristi SEMPRE!

I FERROVIERI E LA GUERRA

Censura.

Censura.